オーナーズマニュアル

MONSTER

MONSTER 696 ABS

オーナーズマニュアル

日本人

MONSTER

MONSTER 696 ABS

本取扱説明書はモーターサイクルを構成する一部であり、使用期間はモーターサイクルと共に保管しなければなりません。
所有者が変更される場合は、本取扱説明書も新しい所有者に譲渡されなければなりません。
本取扱説明書は大切に保管しなければなりません。損傷や紛失した場合、速やかにDucatiオフィシャルディーラーまたはサービスセンターに新しい取り扱い説明書を請求してください。

ドゥカティモーターサイクルの品質と安全性はデザイン、装備、アクセサリーの開発に伴い絶えず更新され、したがって本取扱説明書には印刷の時点での最新情報が記載されていますが、Ducatiモーターホールディング社は予告なく、またその義務を負わず、いつでも変更する権利を有します。このため、お客様の実際のモーターサイクルと比較すると、いくつかの図に違いがある可能性があります。

本マニュアルの全て又は一部を複製又は流布することは禁止されています。あらゆる権利はDucatiモーターホールディング社に帰属しており、理由を明記したうえで（書面による）許可の申請をしなければなりません。修理作業や適切なアドバイスが必要な場合は、Ducatiオフィシャルディーラーにご連絡下さい。誰よりもDucatiを熟知したエキスパート達が、いつも万全の体制でお客様のご要望にお応え致します。

楽しいライディングを！

目次

はじめに　6

安全性ガイドライン　6
当マニュアルで使用されている警告シンボル　7
認可されている用途　8
運転者の義務　8
運転者の教育　10
服装　10
安全のための“ベストプラクティス”　11
燃料の補給　13
最大積載時の運転　14
危険物 – 注意事項　15
車両識別番号　16
エンジン識別番号　17

インストルメントパネル(ダッシュボード)　18

インストルメントパネル　18
LCD – メイン機能　22
LCD – パラメータ設定/表示　24
総走行距離インジケーター″オドメーター″　28
“スピード”インジケーター　29
部分走行距離インジケーター“TRIP”　30
リザーブタンクの走行距離インジケーター“TRIP FUEL”　31
時刻インジケーター　32
外気温インジケーター　33
エンジンオイル温度インジケーター　34
メンテナンス時期インジケーター　37
バッテリー電圧インジケーター(BATT)　38
エンジンアイドリング(RPM)の調整　40
インストルメントパネルのバックライトの調整　41
ラップタイム(LAP)表示　43
記憶データの表示(LAP メモリ)　45
DDAコンパレーター　47
DDA削除　49
ABS停止機能　51
時計の調整機能　52
インストルメントパネルの診断　54

ヘッドライト“インテリジェンス”消灯機能　59
ヘッドライト “インテリジェンス” の点灯機能　59
イモビライザーシステム　60
キー　61
コードカード　62
イモビライザーの解除の手順　63
作業　65
キーの複製　66

運転時に必要なコマンド　69

コマンド類の配置　69
イグニッションスイッチ / ステアリングロック　70
左側スイッチ　71
クラッチコントロールレバー　72
スターターレバー　73
右側スイッチ　74
スロットルグリップ　75
フロントブレーキレバー　76
リアブレーキペダル　77
ギアチェンジペダル　78
ギアチェンジペダルとリアブレーキペダルの配置調整　79

主要構成部品 / 装備　81

車両上の配置　81
燃料フィラープラグ　82
シートロック　83
ヘルメットホルダースタンド　84
サイドスタンド　85
リアショックアブソーバー調整アジャスター　87

運転のしかた　89

慣らし運転の方法　89
走行前の点検事項　91
エンジンの始動　93
車両の発進　96
ブレーキ操作　97
車両の停止　99
燃料の補給　100
パーキング　101
付属アクセサリー　102

主な整備作業とメンテナンス　103

エアフィルターの交換　103
ブレーキ及びクラッチフルードレベルの点検　103

ブレーキパッドの摩耗点検　105
ジョイント部の潤滑　106
スロットルコントロールケーブルの調整　107
バッテリー充電および冬季の断熱　108
バッテリーの取り外し　110
バッテリーの取り付け　118
トランスミッションチェーン張力の点検　129
チェーンの潤滑　131
電球の交換　132
ヘッドランプの光軸調整　133
タイヤ　135
エンジンオイルレベル点検　138
スパークプラグの清掃と交換　140
車両の清掃　141
長期間の保管　143
重要注意事項　143

メンテナンス　144

メンテナンスプログラム：ディーラーで行うメンテナンス　144
メンテナンスプログラム：お客様が行うメンテナンス　147

テクニカルデータ　148

重量　148
全体寸法(mm)　149
エンジン　151
タイミングシステム　151
性能データ　152
スパークプラグ　152
燃料供給　152
ブレーキ　153
トランスミッション　154
フレーム　155
ホイール　155
タイヤ　155
サスペンション　155
エキゾーストシステム　155
カラーバリエーション　156
エレクトリカルシステム　157

定期点検メモ　162

定期点検メモ　162

はじめに

安全性ガイドライン

この度はDucati製品をお買い上げ頂きありがとうございます。貴方をドゥカティストの仲間としてお迎えできるのは、私達にとって何よりの喜びです。この新しいバイクでは日常的に利用されるだけではなく、ロングツーリングも楽しまれることと思います。Ducati Motor Holding S.p.A.は、そのライディングが常に快適で楽しいものであるよう願っています。

お客様のモーターサイクルはDucatiモーターホールディング社の絶え間ない研究と開発から得られたものであり、メンテナンスプログラムに従い、オリジナルスペアパーツを使用することで品質を維持することが重要です。本取扱説明書には簡単なメンテナンス作業の実施方法が記載されています。より重要なメンテナンス作業は、Ducatiオフィシャルディーラーまたはサービスセンターに配備されているディーラーマニュアルに記載されています。
あなた自身のため、また製品の安全性及び信頼性を保証するために、定期メンテナンスプログラムで行うあらゆる作業は、正規ディーラーまたはDucati サービスセンターにご依頼頂くよう強くお薦めします(ページ 144参照)。

Ducatiオフィシャルディーラーの熟練したスタッフが、どのような整備作業にも対応できる専用器具と適切な工具、完璧な交換可能性、円滑な作動、ロングライフを保証するDucatiオリジナルパーツのみを使用し、最善のサービスを提供致します。

全てのDucatiモーターサイクルには保証書が付属しています。
車両を競技やそれに類する目的に使用する場合は保証の対象外となります。
車両や部品の一部でも交換したり、改造したり、変更した場合、保証は適用されません。メンテナンスが正しく行われなかったり、不十分だったり、オリジナルでない又はDucatiに承認されていないスペアパーツが使用されている場合、車両に損傷を招いたり、期待される性能が得られないばかりでなく、保証が適用されなくなることがあります。

お客様とその他の人の安全性は非常に重要です。
Ducatiモーターホールディング社はお客様にモーターサイクルを責任をもって使用されることをお願いします。
お客様のモーターサイクルをはじめてご使用になる前に、本取扱説明書を最初から最後まで注意深くお読みになり、記載されているガイドラインに忠実に従ってください。正しい使用法とメンテナンスに関するすべての情報を得ることができます。車両について不明な点、さらに詳しくお知りになりたい点がある場合は、ご購入先のオフィシャルディーラーにお問い合わせ下さい。

当マニュアルで使用されている警告シンボル

お客様又はその他の人に負わす可能性のある危険について、以下のような異なる形式で記載されています。

- モーターサイクルの安全性に関するラベル
- 注意シンボル、及び警告又は重要シンボルのうちの一つで表わされる安全性に関するメッセージ

警告
この説明を遵守しなかった場合、ライダー又はその他の人が重度の負傷および死亡に至る危険性があります。

重要
車両や車両構成部品に損傷を与える可能性があります。

参考
作業上の追加注意事項。

文中の「右」、「左」の表記は乗車位置から見た位置です。

認可されている用途

モーターサイクルはアスファルト舗装された道路又は平らで滑らかな路面でのみ使用することができます。

舗装されていない道路やオフロードではこのモーターサイクルを使用することができません。

警告

オフロードでの使用はコントロールを失う原因となり、車両が破損したり、けがをしたり、さらには死亡したりすることがあります。

警告

このモーターサイクルをトレーラーのけん引に使用したり、サイドカーを取り付けて使用してはいけません。コントロールを失う原因となり、事故につながる可能性があります。

このモーターサイクルにはライダーが乗車し、またパッセンジャーひとりを乗せることができます。

警告

ライダー、パッセンジャー、荷物、アクセサリーを含めた走行時の総重量は、390kg/859 lbを越えてはいけません。

運転者の義務

すべてのライダーは運転免許証を所持していなければなりません。

警告

無免許運転は法律違反で、法律により訴追されます。モーターサイクルを使用するときには免許証を携帯していることを確認してください。未経験者および有効な免許証を持っていないライダーに使用を認めないでください。

飲酒後や麻薬の使用後には運転しないでください。

警告

飲酒運転や麻薬の使用後の運転は法律違反で、法律により訴追されます。

薬の副作用に関する情報をかかりつけの医師から説明を受けていない場合は、運転前の薬の服用は避けてください。

警告

薬によっては眠気を催したり、運転者の反射神経やモーターサイクルの制御能力を減少させることがあり、事故を起こす危険があります。

保険の加入を義務付けている国があります。

警告

自身の国の法律を確認してください。保険に加入し、モーターサイクルのその他の書類と共に保険証書を大切に保管してください。

ドライバー及び必要に応じてパッセンジャーの安全を守るため、規格に適合したヘルメットの着用を法律で義務付けている国があります。

警告

自身の国の法律を確認してください。ヘルメット着用せずに運転すると処罰されることがあります。

警告

ヘルメットを着用しないと、事故の際、重傷や死に至る危険が高まります。

警告

ヘルメットが安全性の規格を満たしており、視界がよく、頭部にちょうどフィットし、自身の国の規格認証ラベルが貼られていることを確認してください。交通関連法規は国によって異なります。モーターサイクルを運転する前に自身の国の現行の法律を確認し、常にそれに従ってください。

運転者の教育

多くの事故は経験不足のために起こります。運転、操作、ブレーキは他の車両とは違う方法で行わなければなりません。

警告

ライダーの経験不足や車両の不適切な使用は、コントロールを失い、死や重大な破損の原因になる可能性があります。

服装

モーターサイクル使用時の服装は安全性の面で非常に重要です。モーターサイクルは衝撃に対して車のように人を保護することができません。

適切な服装とは、ヘルメット、目を保護するゴーグル、手袋、ブーツ、長袖ジャケット、長ズボンです。

- ヘルメットはページ 8に記載されている要件を満たしていなければなりません。バイザーの付いていないモデルのヘルメットを使用する場合には、適切なメガネを使用してください。
- 手袋は革製又は摩耗に耐える素材のもので、5本指のものでなければなりません。
- 運転用ブーツ又は靴は、滑り止めソール及び足首のプロテクションが付いていなければなりません。
- ジャケット及びズボン、又は防護スーツは、革製又は摩耗に耐える素材のもので、非常に目立つ色でなければなりません。

重要

いずれにせよ、車両にひっかかる可能性のあるひらひらした服装やアクセサリーの使用は避けてください。

重要

安全のため、季節を問わずこのような服を着用しなければなりません。

重要

パッセンジャーも安全のため、適切な服を着用してください。

安全のための“ベストプラクティス”

使用前、使用中、使用後、人の安全性の確保に非常に重要な簡単な作業及びモーターサイクルの有効なメンテナンスを忘れずに行ってください。

重要

慣らし運転期間中は細心の注意を払い、本取扱説明書の“運転のしかた”に記載されている内容を遵守してください。
順守されなかった結果、エンジンの損傷、および寿命の短縮などについて、Ducatiモーターホールディング社はいかなる責任も負いません。

警告

運転中に使用する装置について熟知していない場合は運転しないでください。

起動前には本取扱説明書に記載されている点検を行ってください（ページ 11参照）。

警告

点検を行わないと、車両が破損したり、ライダー又はパッセンジャー、またはその両方に重大なけがを負わせる原因になることがあります。

警告

エンジンの始動は屋外又は十分な換気がされている場所で行い、閉ざされた場所では絶対にエンジンを始動させないでください。
排気ガスは有毒ですので、短時間で意識を失ったり、さらには死に至る危険性があります。
走行中はライダー、パッセンジャーと共に適切な姿勢を保ちます。

重要

ライダーは常にハンドルバーを握っていなければなりません。

重要

ライダー、パッセンジャー共に、走行中は足をフットレストに乗せておいてください。

重要

パッセンジャーは常にシート下フレームのパッセンジャー用ハンドルを両手で握っていなければなりません。

⚠ 重要
交差点や私有地の出口に近い場所、駐車場、高速道路への進入路等を走行する際は充分に注意して下さい。

⚠ 重要
良好な視界を保ち、前方車両の“死角”に入らないよう走行して下さい。

⚠ 重要
車線を変更する時や曲がる時には、常に適切にターンインジケーターを使用し、早めに合図を出してください。

⚠ 重要
車両は人や物がぶつからないような場所にサイドスタンドを使用して停車して下さい。車両が倒れる可能性があるので平坦でないところや柔らかい地面には絶対に停車しないで下さい。

⚠ 重要
タイヤを定期的に点検します。特に側面に傷やヒビがないか、突起、広範囲のシミ、内部の損傷を表すような箇所がないかを注意深く目視点検して下さい。損傷が著しい場合はタイヤを交換して下さい。トレッドに入り込んだ石や異物は取り除いて下さい。

⚠ 警告
エンジン停止後でもエンジン、エキゾーストチューブ、及びサイレンサーは長時間高温を帯びているので、手を触れないよう充分注意し、車両を木材、木の葉などの可燃物のそばに駐車しないようにして下さい。

⚠ 警告
モーターサイクルを目の届かない場所に置く場合には、常にイグニッションキーを抜き取り、車両の使用に適していない人の手に触れられないように保管してください。

燃料の補給

燃料の補給は屋外で、エンジンが停止している状態で行います。
給油時には絶対に喫煙せず、火気を近付けないでください。
エンジン及びエキゾーストチューブに燃料がかからないように注意してください。
給油中、燃料タンクを完全に満タンにしないでください。燃料レベルは燃料タンクの給油口より低くなければなりません。
給油中、燃料の蒸気をできるだけ吸いこまないようにし、目、皮膚、服に触れないようにしてください。

警告

この車両にはエタノール含量が10%以下の燃料（E10）のみ使用することができます。
エタノール含量が 10% 以上のガソリンを使用することは禁止されています。この燃料を使用すると車両のエンジン及び部品に重大な損傷をきたす恐れがあります。エタノール含量が10%以上のガソリンを使用すると保証の対象外になります。

警告

燃料の蒸気を長時間吸い込み気分が悪くなった場合には、屋外にとどまり、医師に相談してください。目に入った場合は大量の水で洗い流し、皮膚に触れた場合は速やかに石鹸水で洗ってください。

警告

燃料は非常に引火しやすいので、過って衣服に付着した場合には着替えてください。

最大積載時の運転

このバイクは最大積載時でも長距離を安全に走行できるように設計されています。
重量をバランス良く配分することは、通常の安全走行に必要な注意事項です。凸凹な道を走行したり、急な進路変更を必要とする際のトラブルを避けるために非常に重要です。

⚠ 警告
車両許容重量を超えることのないよう、以下の積載容量に注意すること。

積載容量について

⚠ 重要
積み荷は車両の中心に近く、できる限り低い位置に配置するよう努めて下さい。

⚠ 重要
車両が不安定になりますので、ステアリングヘッドやフロントマッドガード部に、体積や重量のかさむものを固定しないで下さい。

⚠ 重要
バッグなどの荷物は車体にしっかり固定してください。確実に固定されていない場合、運転が不安定になる危険があります。

⚠ 重要
車両の可動部分の妨げになる恐れがありますのでフレームのすき間に絶対に物を挟まないで下さい。

⚠ 警告
タイヤが正しい規定空気圧で、良いコンディションであることを確かめて下さい。

ページ 135 の“タイヤ”の章を参照して下さい。

危険物 – 注意事項

使用済みエンジンオイル

警告
使用済みエンジンオイルは長期間にわたり繰り返し表皮に触れると、上皮がんの原因になることがあります。日常的に使用済みエンジンオイルを取り扱う場合には、使用後速やかに手を水と石鹸で入念に洗ってください。子供の手の届かない場所に保管してください。

ブレーキダスト

ブレーキユニットを清掃する際、圧縮空気のジェットやドライブラシは絶対に使用しないでください。

ブレーキフルード

警告
車両のプラスチック、ゴム製部品又は塗装部品にブレーキフルードがかかるとその部品の損傷の原因になることがあります。ブレーキシステムのメンテナンスを始める前に、これらの部品に清潔な布をかぶせてください。子供の手の届かない場所に保管してください。

警告
ブレーキフルードは腐食性です。誤って目や皮膚に付いた場合は、大量の流水で洗浄して下さい。

クーラント

特定の条件下ではエンジンクーラントに含まれるエチレングリコールが発火し、その炎は目に見えません。エチレングリコールが発火するとその炎は目に見えず、重大なやけどの原因になることがあります。

警告
エンジンクーラントをエキゾーストシステムやエンジン部品にかけないようにしてください。

クーリングファンは自動的に作動するので手や衣服を近付けないでください。

バッテリー

警告
バッテリーは爆発性ガスを発生させます。火花、炎、タバコを近付けないでください。バッテリー充電を行う場所の換気が適切であることが確認してください。

車両識別番号

参考
これらの番号は車両モデルを識別するもので、部品を注文する際にも必要です。

以下の欄に自身のモーターサイクルのフレーム番号を控えておくことをお勧めします。

フレーム　N.

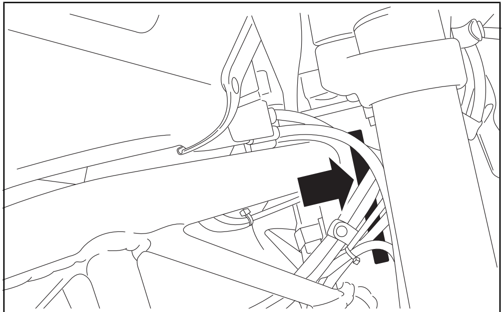


図 1

エンジン識別番号

参考

これらの番号は車両モデルを識別するもので、部品を注文する際にも必要です。

以下の欄に自身のモーターサイクルのエンジン番号を控えておくことをお勧めします。

エンジン　N.

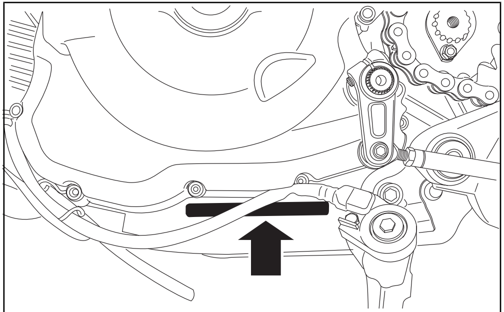


図 2

インストルメントパネル(ダッシュボード)

インストルメントパネル

1) LCD。

2) タコメーター(rpm)。
1分間のエンジン回転数を表示します。

3) ニュートラルランプN(緑)。
ギアポジションがニュートラルの時に点灯します。

4) リザーブ燃料警告灯 (琥珀色)。
燃料レベルがリザーブ状態になると点灯します。この際、燃料残量は約3.5リットルです。

5) ターンインジケーター表示灯 (緑)。
ターンインジケーターをONにすると点灯し、点滅します。
どちらかのターンインジケーターが正常に機能しない場合(バルブが切れている場合など)には、警告灯が通常よりも早い速度で点滅し、故障を表示します。

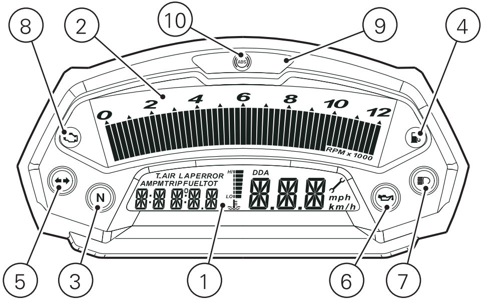


図 3

重要

このランプ(6)が点灯続けている場合は、エンジンに重度の破損をもたらす恐れがあるので、車両を使用しないで下さい。

6) エンジンオイル圧警告灯 (赤)。
エンジンオイルのプレッシャーが低すぎる時に点灯します。イグニッションスイッチをON にすると点灯し、通常はエンジン始動後数秒で消灯します。
エンジン温度が高い時に、場合によって数秒間点灯することがありますが、回転数が上がると消灯します。

7）ハイビーム表示灯　（青）（図 3）。
ハイビームがONの時に点灯します。

8）“車両/エンジン診断- EOBD”ランプ　（琥珀色）（図 3）。
エンジンや車両にエラーがあると点灯しますが、場合によっては、エンジンブロックに繋がることもあります。

9）リミッターランプ – オーバーレブ（図 3）。
最初のリミッター値(*)に達すると点灯します。リミッターに達した時に点滅。

(*) それぞれのエンジンコントロールユニットの較正は、モデルにより、リミッター値とリミッター自体により異なる設定になる場合があります。

10) ABSランプ (琥珀色) (図 3)。

エンジン停止 /走行速度5 Km/h以下		
ランプOFF	**点滅**	**点灯**
-	メニューの“DISAB ABS” 機能を使ってABS が解除されている (**)	ABS 機能はまだ発動していない
エンジン起動 /走行速度5 Km/h以下		
ランプOFF	**点滅**	**点灯**
-	メニューの“DISAB ABS” 機能を使ってABS が解除されている	ABS 機能はまだ発動していない
エンジン起動 /走行速度5 Km/h以上		
ランプOFF	**点滅**	**点灯**
ABS機能は起動中	メニューの“DISAB ABS” 機能を使ってABS が解除されている	問題発生のため、ABS は解除され作動していない

(**) エンジン起動後もランプが点滅する時のみ、 ABS が実際に解除されたことを示します。

11) コントロールボタン
インストルメントパネル上のパラメーター表示および設定をA “ ▲ ”およびB “ ▼ ”の2つのポジションで行います。
12) フラッシャーランプボタン
このボタンは通常ハイビーム点滅機能に使用しますが、LAP機能およびインストルメントパネルのUSBコンパレーター用にも使用します。

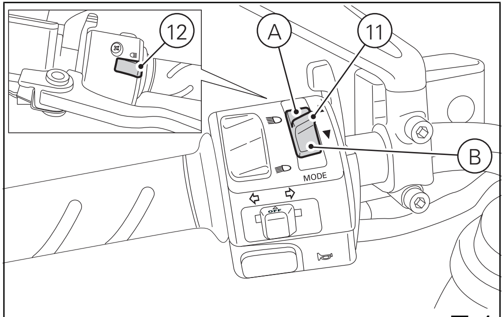


図 4

LCD - メイン機能

警告

インストルメントパネルでの操作は必ず車両が停止している時に行なって下さい。走行中にインストルメントパネルの操作は絶対に行わないで下さい。

1) スピードメーター。
走行速度を表示します。
2) オドメーター。
総走行距離を示します。
3) トリップメーター。
最後のリセットからの走行距離を示します（TRIP)。
4) フューエルトリップメーター。
リザーブに入ってからの走行距離を示します。
5) 時計。
6) 外気温度表示。
7) ラップタイム。
8) エンジン回転数表示（RPM)。
9) ラップタイプ（LAP)。

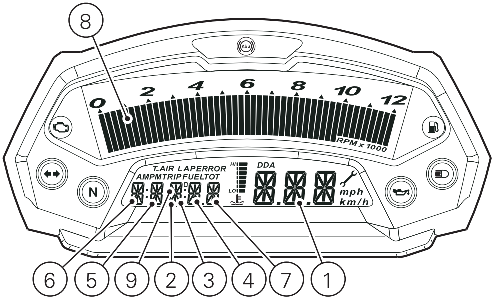


図 5

10）定期メンテナンス時期表示
定期メンテナンスの期限が過ぎると警告灯が点灯します。
Ducati ディーラーまたはサービスセンターでメンテナンスを受けるまで点灯し続けます。メンテナンスを受けると、ディスプレイ上の表示がリセットされます。
11）LAP機能 LAP機能の起動を表示します。
12）DDA機能 DDAコンパレーターの起動を表示します。

重要
インストルメントパネルによってインジェクション/イグニッションシステムの診断を行いますが、 このメニューは、特別の訓練を受けた者専用のメニューですので、絶対に使用しないでください。
誤ってこのメニューにアクセスしてしまった場合は、キーをOFF ポジションに回して、Ducati ディーラーまたはサービスセンターに連絡し、必要な確認を行ってもらってください。

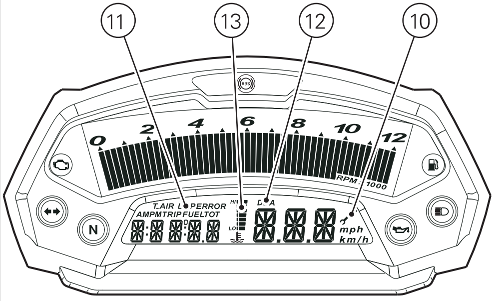


図 6

13）エンジンオイル温度計

重要
温度が最高値に達した時は、エンジンを傷める可能性がありますので車両を使用しないで下さい。

LCD – パラメータ設定/表示

イグニッションキーをOFFからONにすると、インストルメントパネルはLCD上の全ての計器を1秒間起動し、ランプ類を順番に点灯させます。

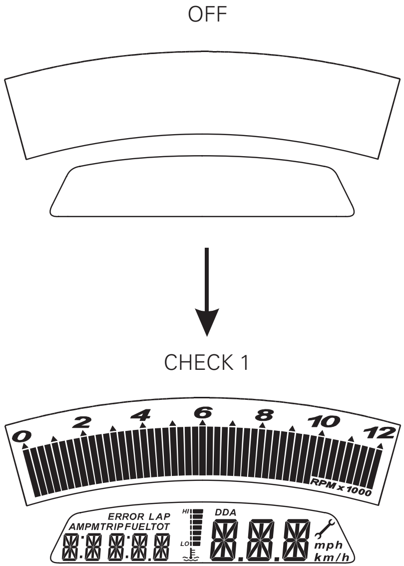


図 7

その後、走行速度表示位置にモデルを表示する“通常表示”に戻り、2秒間バージョンデータも表示します（EU、UK、USA、CND、FRA、JAP）。
モデルの表示は一度だけ“スクロール”されます。

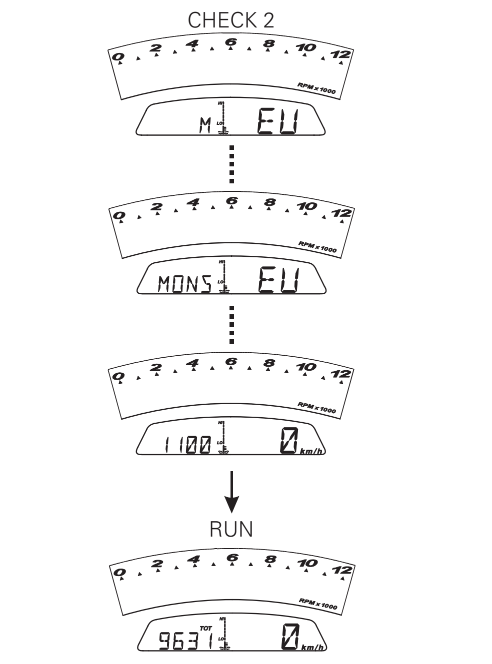


図 8

キーオンの状態では、ダッシュボードに絶えず以下の情報が表示されます（以前に有効になっていた機能は無効になります）。
オドメーター
スピード
エンジン回転数棒グラフ
エンジンオイル温度棒グラフ

ポジションB “▼”のボタン(1、図 9）を使用し、オドメーター（TOT）機能から以下の機能に移る事ができます：
TRIP
TRIP FUEL（起動している時のみ）
時計
T-AIR
この後TOT機能に戻ります。

ポジションA “▲”のボタン(1、図 9）を押すと、システムはメニューに入り以下の機能を順に表示します：
ERROR（有効な場合のみ）
BATT
RPM
ライト設定
LAP（OFF または ON）
LAP MEM

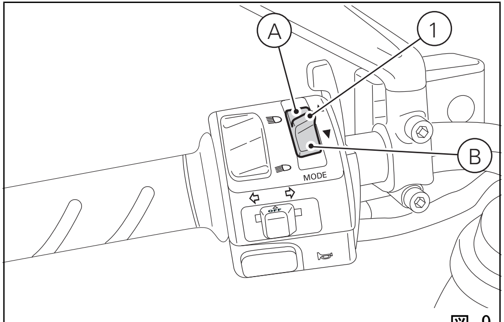


図 9

DDA（OFF または ON）
ERASE DDA
DISAB ABS
時計のセットアップ
CODE（起動している場合のみ）

重要

このメニューは車速が20 Km/h以下の場合にのみ有効です。このMENUモードに入っているときに車速が20 Km/hを超えた場合は、インストルメントパネルの表示はこのモードから自動的に初期表示に移ります。

ポジションA “ ▲ ”のボタン（1、図 9）を3秒間押すと、いつでもこのメニューを終了させることができます。

総走行距離インジケーター"オドメーター"

この機能では総走行距離を表示します。
キーオンでシステムは自動的にこの機能に入ります。
データは永久的に記録され、いかなる場合にもリセットすることはできません。
数値が99999 Km（または99999マイル）を越えると、表示は“99999”のまま残ります。

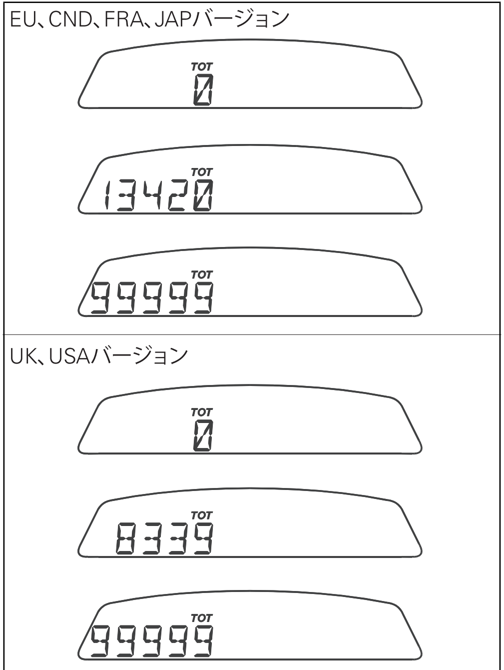


図 10

“スピード” インジケーター

この機能は車両の速度を表示します。
インストルメントパネルはコントロールユニットから実際の速度情報（km/h）を受信し、8%上乗せしたデータを表示します。
表示可能な最高速度は299 km/h（186 mph）です。
299 Km/h（186 mph）以上の場合、ディスプレーに” - - - ”（固定表示）が表示されます。

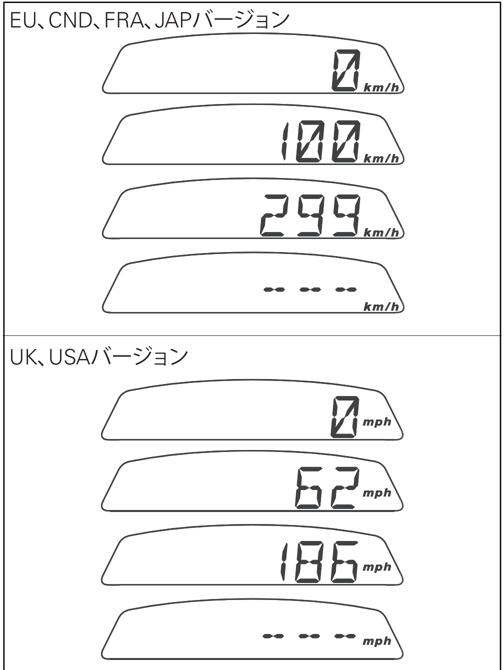


図 11

部分走行距離インジケーター“TRIP”

この機能では部分的走行距離を表示します。
この機能が表示されている時にポジションB “▼”のボタン(1、図 9) を3秒間押すと、データはリセットされます。
数値が 999.9 を超えると、トリップメーターはリセットされて、自動的に再びゼロからカウントされます。

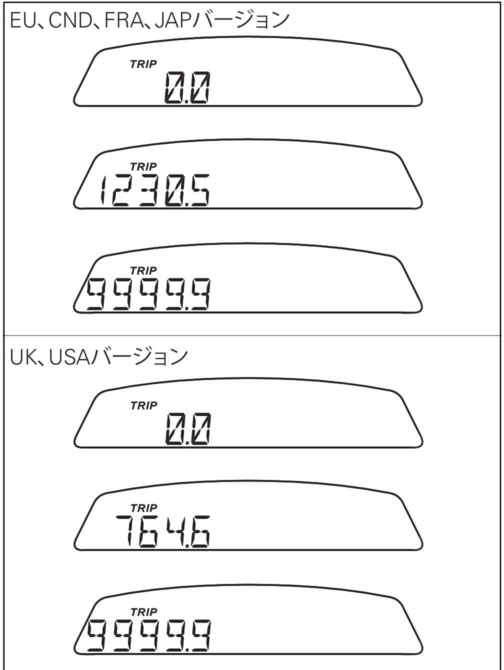


図 12

リザーブタンクの走行距離インジケーター“TRIP FUEL”

この機能はリザーブに入ってからの走行距離を表示します。

リザーブランプが点灯した時点で、どの機能が表示されている場合でも、自動的にフューエルトリップ表示に変わります。リザーブタンク使用の状態が続く場合は、値は キーオフ後もメモリに記憶されます。

カウンターは、給油後にリザーブでなくなった時点で自動的に中断します。

数値が 999.9 を超えると、カウンターはリセットされて、自動的に再びゼロからカウントされます。

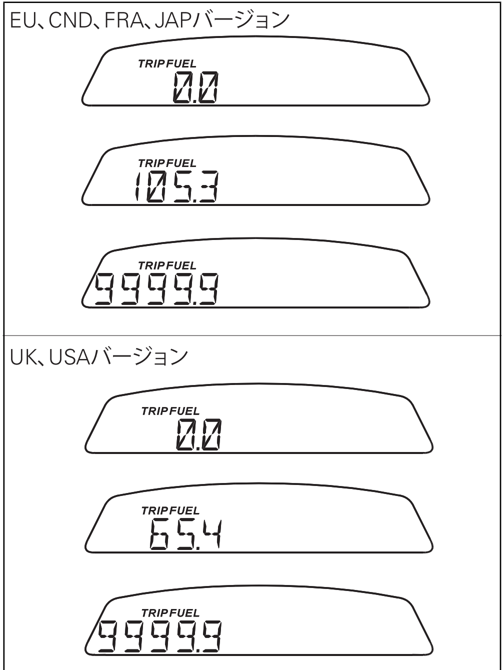


図 13

時刻インジケーター

この機能では時刻を表示します。
時刻は常に以下のように表示されます：
AM 0:00 から11:59
PM 12:00 から11:59

バッテリー電源が中断された場合(Batt-OFF)、電源の確保および次の起動時(Key-On)に時計はリセットされ、自動的に“0:00”から再開します。

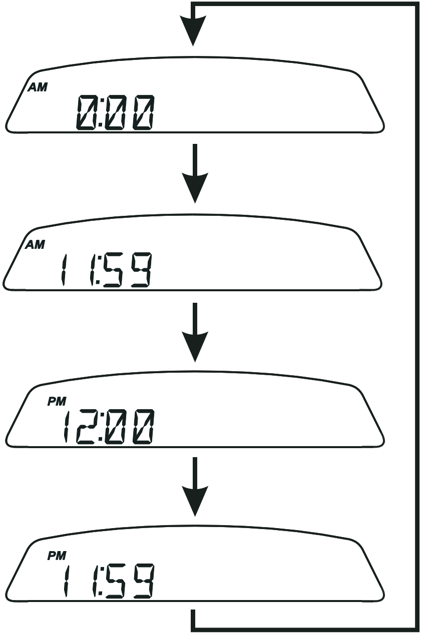


図 14

外気温インジケーター

外気の温度を表示します。
表示範囲：-39° C ～ +124° C
センサーエラー(FAULT)の場合(-40° C、+125° Cまたは電源OFF)は"- - -"が固定表示され、続けてエンジン車両/診断ランプ-EOBDが点灯します（8、図 3）。

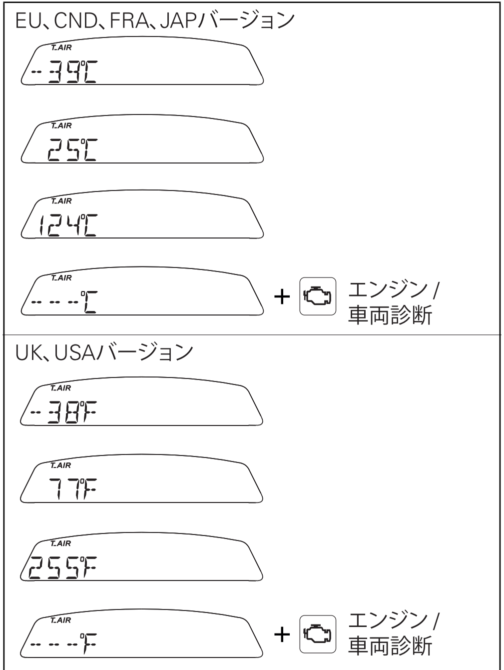


図 15

エンジンオイル温度インジケーター

ここでは、エンジンオイル温度の表示機能について説明します。

表示：

- データが -40° C から +80° C の場合、ディスプレイには “STATO 2” と表示されます。
- データが +81° C から +110° C の場合、ディスプレイには “STATO 3” と表示されます。
- データが +111° C から +135° C の場合、ディスプレイには “STATO 4” と表示されます。

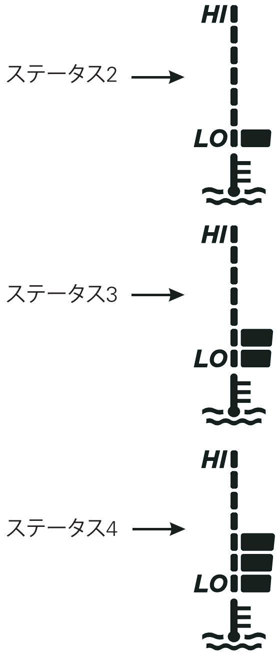


図 16

- データが +136° C から +160° C の場合、ディスプレイには “STATO 5” と表示されます。
- データが +161° C から +175° C の場合、ディスプレイには “STATO 6” と表示されます。
- データが +176° C から +190° C の場合、ディスプレイには “STATO 7” と表示されます。

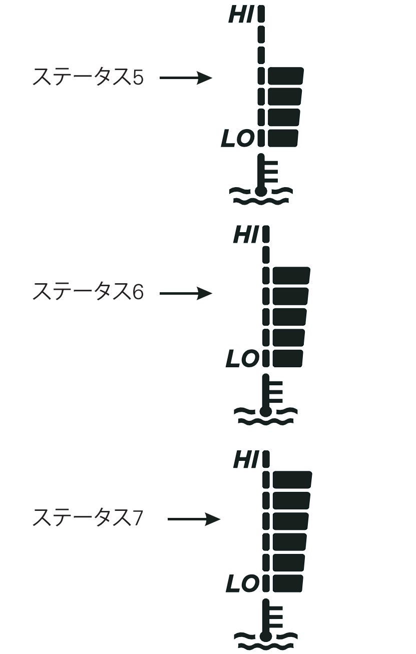


図 17

- データが +191° C から +200° C の場合、ディスプレイには “STATO 8” と表示されます。
- データが 201 ° C 以上の場合、 インストルメントパネルには “STATO 9” と表示され、目盛りが点滅します
- センサーFAULTの場合、“STATO 1” が点滅します

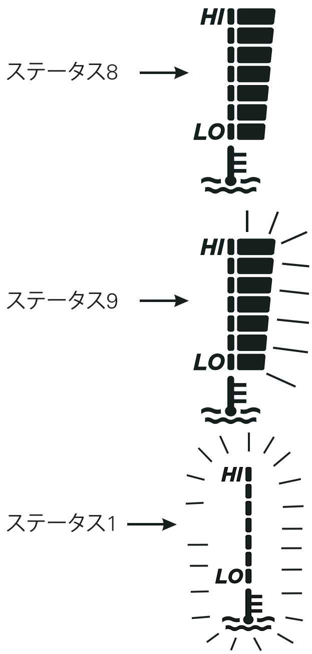


図 18

メンテナンス時期インジケーター

定期メンテナンスインジケーター。
定期メンテナンスの期限が過ぎると警告灯（　）が点灯します。
以下の走行距離に達すると、メンテナンス指示がディスプレイに表示されます。

- オドメーターでの走行距離が1000 Kmを超えた時
- オドメーターでの走行距離12000 Kmごと。
  メンテナンス指示はリセットされるまで表示されます。

警告
Ducatiディーラーもしくはサービスセンターにてメンテナンスを受けた後、ディスプレイ上の表示がリセットされます。

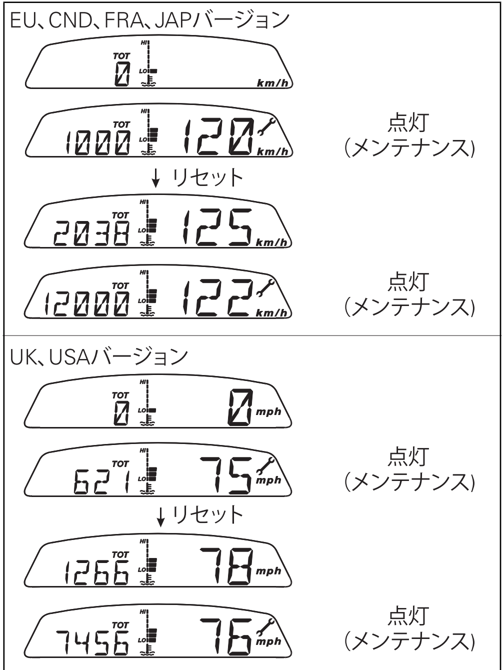


図 19

バッテリー電圧インジケーター(BATT)

ここではバッテリーテンション表示機能を説明します。

機能を表示するには、メニューから“BATT”ページを選択します。

バッテリー電圧に関する情報を、以下のようにディスプレイに表示します：

データが12,1～14.9 V間の場合、数値は固定表示されます。

データが10.0～12.0 V間、または15.0～16.0 V間の場合、数値が点滅表示されます。

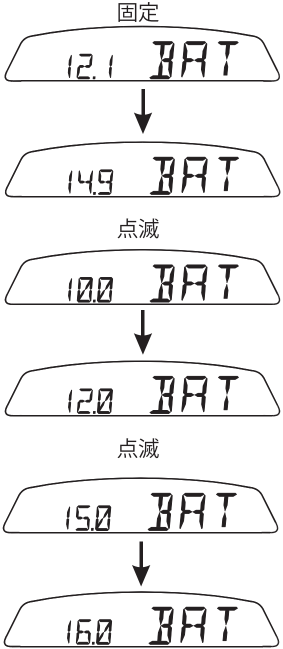


図 20

データが9,9 Volt以下の場合、“LO” が点滅表示され、“車両/エンジン診断 - EOBD” ランプ (8、図 3) が点灯します。
データが16,1 Volt以上の場合、“HI” が点滅表示され、“車両/エンジン診断 - EOBDランプ” (8、図 3) が点灯します。

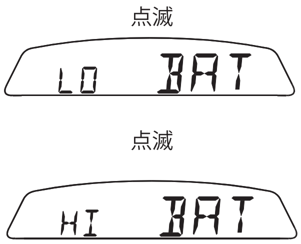


図 21

エンジンアイドリング(RPM)の調整

ここではアイドリング調整機能を説明します。
機能を表示するには、メニューに入り、"RPM"ページを選択します。
ディスプレイには最高回転数スケールのほかに、より正確に "アイドリング" 調整を行うことができるよう、回転数（rpm）が数字で表示されます。

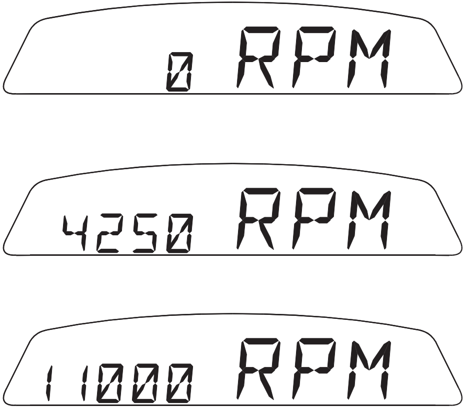


図 22

インストルメントパネルのバックライトの調整

この機能ではインストルメントパネル画面上の光の調整を行います。
エンジンコントロールユニットの設定を行うには、メニューに入り、“LIGHT SET” のページに入ります。
このページに入った状態で、ポジションB “ ▼ ” のボタン（1、図 9）を3秒間押すと調整機能に入り、以下のページが表示されます。

- 1 ページ目 – “LIGHT MAX” 設定
  このページでは背景の強度が最高になります。ポジションB “ ▼ ” のボタン（1、図 9）を押すとページ2に移動します。
- 2 ページ目 – “LIGHT MID” 設定:
  このページでは背景の強度が最高に比べ約30%減少します。ポジションB “ ▼ ” のボタン（1、図 9）を押すとページ3に移動します。
- 3 ページ目 – “LIGHT MIN” 設定:
  このページでは背景の強度が最高に比べ約70%減少します。ポジションB “ ▼ ” のボタン（1、図 9）を押すとページ1に移動します。

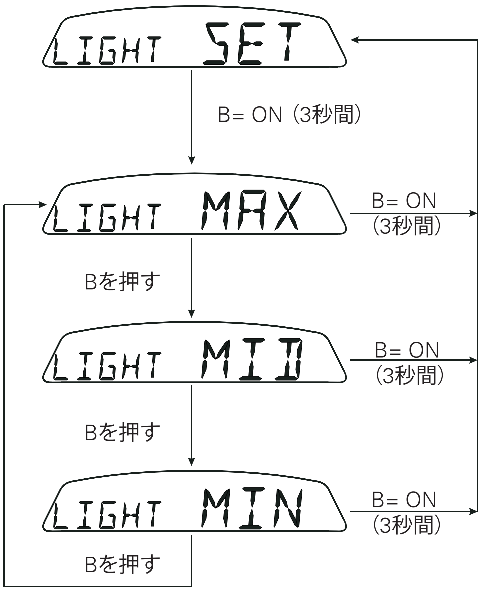


図 23

3ページのうち、いずれかのページでポジションB
“ ▼ ” のボタン(1、図 9) を3秒間押すと、そのページの設定を記録した後、“ライトセット (LIGHT SET)” 画面に戻ります。

ただしバッテリーが突然途絶えた場合は、バッテリー電圧を復元し、その後キーオンにしても、バックライトの明るさは最も明るいレベルが設定されます。

ラップタイム(LAP)表示

ここではラップタイム表示機能を説明します。
この機能を使用するには、メニューに入り、ポジションB “ ▼ ”のボタン(1、図 9) を3秒間押して“LAP”機能を“On”にします。
クロノメーターのSTARTおよびSTOPは左側スイッチにあるフラッシャーボタン (12、図 4) を介して行います。
FLASHボタンを押すたびに、ラップタイム機能が有効になり、ディスプレイには 10 秒間ラップタイムが表示され、その後 “通常” 表示に戻ります。
30回までラップタイムを記録することができます。
メモリーが満杯の場合、メモリーがリセットされるまでは、フラッシャーボタンを押すたびに、ラップタイムを記録せずにディスプレー上に3秒間 “FULL” と点滅表示されます。

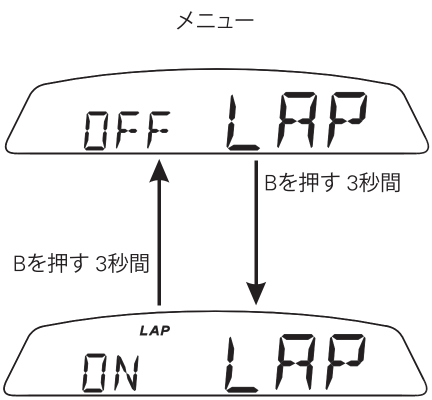


図 24

LAP機能をメニューを介してOFFにした場合、そのラップは記録されません。
LAP 機能が作動中、突然ディスプレイが消灯(キーオフ)された場合は、LAP 機能は非作動となります（ストップウォッチが作動していても、ラップタイムは記憶されません)。タイムが全く「停止」されなかった場合、タイムが 9 分59 秒99 に達した時点でストップウォッチは 0 (ゼロ)からカウントを再開し、機能がOFFにされるまでカウントは続きます。LAP機能がONになり、“メモリー”がリセットされておらず、記憶されている周回数が30以下（例えば18周分メモリーされている）の場合、ディスプレイはメモリーがいっぱいになるまで記憶します（この場合はさらに12周分記憶可能)。この機能では、一度に1ラップタイムのみ表示されます。ただしラップメモリー機能で表示するため、その他のデータも同様に記録されます。

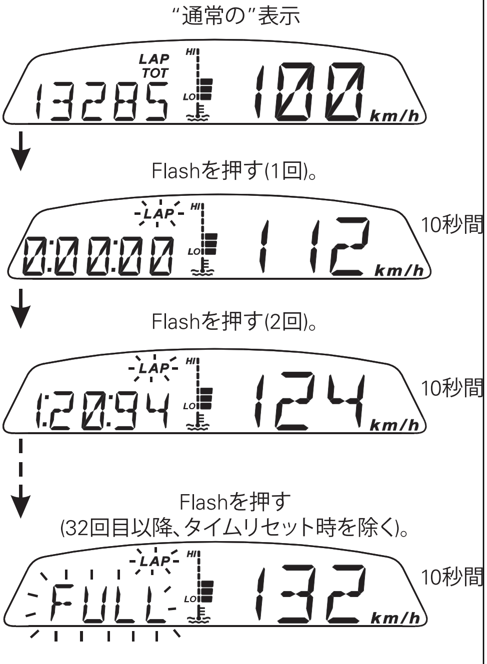


図 25

記憶データの表示(LAP メモリ)

この機能ではLAP機能で記録されたデータ（ラップ数、ラップタイム）を表示します。
記録したタイムを表示するには、メニューに入り、“LAP MEM”ページを選択します。
メニューのこのページに入り、ポジションB “ ▼ ”のボタン（1、図 9）を3 秒間押すと、1 番目のラップタイムが表示されます。 ディスプレイ上にはラップ数と、そのラップのラップタイム、エンジン最高回転数が表示されます。
ポジションB “ ▼ “のボタン(1、図 9) を押すことにより、ラップナンバー1から順に30までのタイムを表示します。
記録されているタイムの表示中に、ポジションB “ ▼ ”のボタン（1、図 9）を3 秒間押し続けると、ディスプレイに記録されているタイムが全てクリアされます。この際、LAP 機能が作動していた場合は、自動的に解除されます。

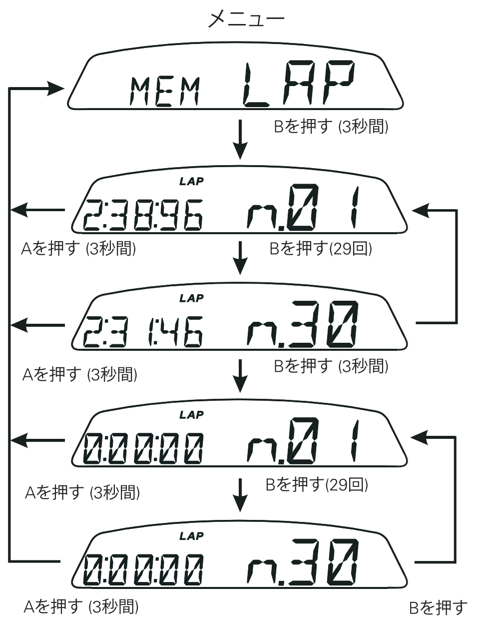


図 26

記憶された最高速度は、LAP 機能中にディスプレイによって表示されたものです。
記録タイムの表示を終了するには、ボタン（1、図 9）をポジションA “ ▲ ”で押さなければいけません。
メモリにデータが何も記憶されていない場合は、ストップウォッチが “0.00.00” と示すと同時に、30 ラップ全てのタイムが表示されます。
走行中、記憶したラップタイムを表示している間に、エンジンがリミッター値に達した場合は、該当する“リミッターオーバーレブ” ランプ（9、図 3）が点灯します。

DDAコンパレーター

この機能でDDA (Ducati Data Analyzer) コンパレーターを起動することができます。コンパレーターは車両の配線に接続されていなければなりません。
このコンパレーターを使用するには、メニューに入り、ポジションB “ ▼ “のボタン (1、図 9) を3秒間押し、“DDA” コンパレーターを “On” にします。
コンパレーターのrpmソーターのSTARTおよびSTOPは、左側スイッチにあるフラッシャーボタン (12、図 4) を介して行います。DDA機能使用中、突然ディスプレーがOFFになった場合(キーオフ)、機能は自動的にOFFになります。

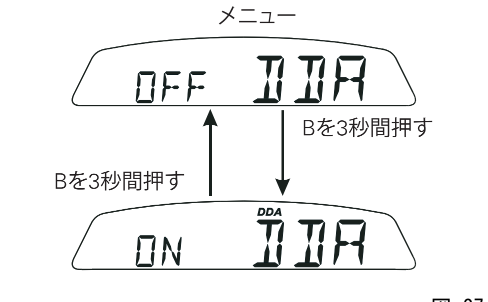


図 27

参考

Ducati Data Analyzer (DDA)の所有者はOnlineサービスを利用することができます (http://dda.prosa.com)。このサービスでは、DDAを正しく利用するために必要な情報などをデバイスから取得したデータ分析のためのソフトウェアまで、全て提供します。

警告

使用し終わったらDDAコンパレーターを主要配線から外します。

DDA削除

この機能ではDDAコンパレーターに記憶されているデータを消去することができます。コンパレーターは車両の配線に接続されていなければなりません。
データを消去するにはメニューに入り、“DDAクリア”ページを選択します。
ポジションB “ ▼ ”のボタン（1、図 9）を3 秒間押すと、DDAコンパレーターはデータを取得しなくなり、ディスプレイ上には10 秒間“WAIT...”と表示されます。10秒後、“ERASE OK”の文字が3秒間表示され、DDA コンパレーターのデータが消去されたことを確認します。
ポジションB “ ▼ “のボタン（1、図 9）を3秒間押し、DDAコンパレーターがデータを取得している場合、コンパレーターのデータは消去されず、ディスプレイ上には3秒間“FAIL”と表示されます。

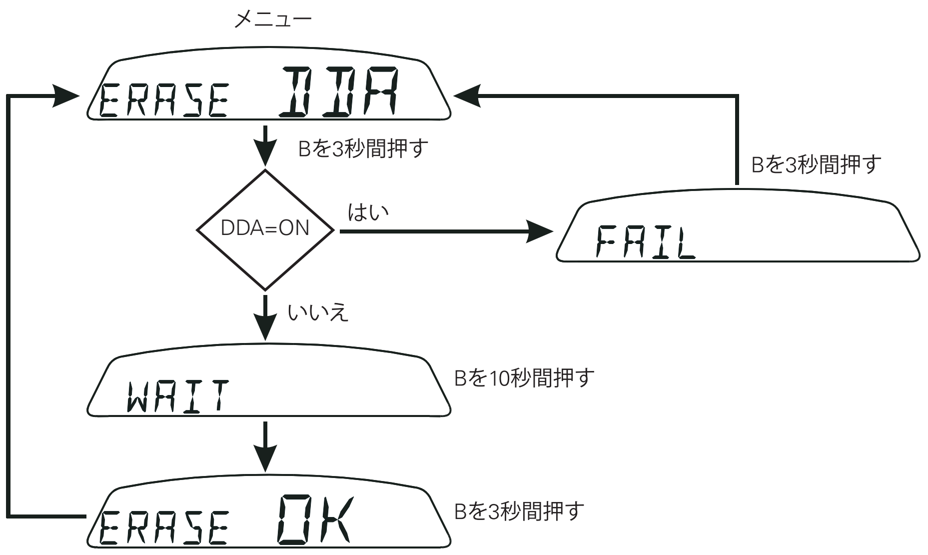

メニュー
ERASE DDA
Bを3秒間押す
DDA=ON
はい
FAIL
Bを3秒間押す
いいえ
WAIT
Bを10秒間押す
ERASE OK
Bを3秒間押す

図 28

ABS停止機能

この機能を使うと ABSのECUを解除することができます。

警告

この作業は、車両が停止した状態（キーは ON 位置）で行わなければいけません。

ABS コントロールユニットを解除するには、メニューの“DISAB ABS” のページで、ポジションB “ ▼ “のボタン（1、図 9）を3 秒間押します。
ボタンを3 秒間押すと、インストルメントパネルABS ランプ（10、図 3）が点滅してABSの解除が表示されます。
この時点からABSコントロールユニットは解除され、次回のKey-Off / Key- Onの際に自動的に再起動します。
次回のKey-On時、インストルメントパネルのABSランプ（10、図 3）は点灯せず、実際にABS機能が起動していることを示します。
ABSシステムに異常がある場合は、インストルメントパネルのABSランプ（10、図 3）とEOBDランプ（8、図 3）がいずれも点灯し、メニュー内にABSエラーが表示されます。

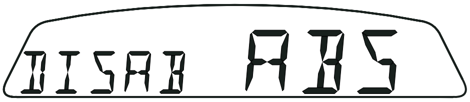


図 29

重要

この表示は車両の速度が10 km/h以上の場合のみ作動します。車両の速度が10 km/h以下の場合には、ABSコントロールユニットによる診断は実行されません。

時計の調整機能

この機能では時刻を設定します。
時計をセットするには、メニューに入り、“SET” のページに入ります。

時間の設定

このページに入った状態でポジションB “ ▼ ”のボタン(1、図 9) を3秒間押すと調整機能に入ります。この機能に入ると最初に “AM” の表示が点滅します。ポジションB “ ▼ ”のボタン（1、図 9）を押すと、“PM” の表示が点滅します。ポジションB “ ▼ ”のボタン（1、図 9）を押すと、ひとつ前のステップに戻ります（時間が00:00の場合は、AMからPMへ移ると12:00が表示されます)。

- ポジションA “ ▲ ”のボタン（1、図 9）を押すと、時間が点滅し始め、時間の設定に入ります。ポジションB “ ▼ ”で押すたびに1時間進みます。ポジションB “ ▼ ”で長押しすると、1秒ごとに1時間づつ進みます（ボタンを長押ししている間は、時間は点滅しません)。
- ポジションA “ ▲ ”のボタン（1、図 9）を押すと、分が点滅し始め、分の設定に入ります。ポジションB “ ▼ ”で押すたびに1分進みます。ポジションB “ ▼ ”で長押しすると、1秒ごとに1分づつ進みます。ポジションB “ ▼ ”で5秒以上押し続けると、100ミリ秒につき1分の速度で数字が増します（ポジションB “ ▼ ”で長押ししている間は、数字は点滅しません)。
- ポジションA “ ▲ ”で押すと時間設定機能を終了し、設定した時間が表示されます。

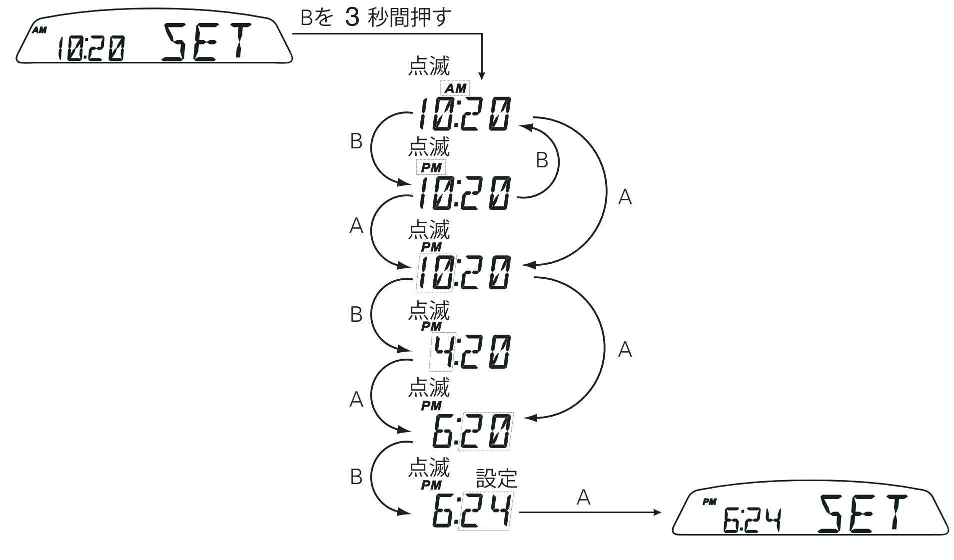

AM 10:20 SET
Bを 3 秒間押す
点滅
AM 10:20
B
点滅
PM 10:20
B
A
点滅
PM 10:20
A
B
点滅
PM 4:20
A
A
点滅
PM 6:20
B
点滅
設定
PM 6:24
A
PM 6:24 SET

図 30

インストルメントパネルの診断

重要
インストルメントパネルはキーオフから60秒後にシステムの診断を行います。

この機能では、車両の異常部分の検証と表示を行い、可能な場合は、異常部分の交換を行えるようにします。
機能を表示するには、メニューから“Error”ページを選択します。

このメニューはエラーがある場合のみ有効になり、エラーがひとつも無い場合はこのページは表示されません。

エラーが複数ある場合は3秒ごとに表示が変わります。
Ducati 診断システムを介して、さらに詳しい診断を行うことができます。

警告
ひとつでもエラーが表示された場合には、必ずDucatiディーラーまたはサービスセンターにご連絡下さい。

ランプ/エラーメッセージ	エラー	
TPS	01	スロットルポテンショメーターの交流電圧の短絡またはオープン回路
TPS	01	スロットルポテンショメーターのアース短絡
PRESS	02	プレッシャーセンサーの交流電圧の短絡
PRESS	02	プレッシャーセンサーのアース短絡またはオープン回路

ランプ/エラーメッセージ	エラー	
OIL	03	オイルNTCセンサーの交流電圧の短絡またはオープン回路
OIL	03	オイルNTCセンサーのアース短絡
T AIR	04	温度センサーのアース短絡またはオープン回路
T AIR	04	外気温センサーの交流電圧の短絡
BATT	05	バッテリー電圧が低い
BATT	05	バッテリー電圧が高い
LAMB	06	02センサー（横滑り）
LAMB	06	02センサーヒーターの交流電圧の短絡
LAMB	06	02センサーヒーターのアース短絡またはオープン回路
FUEL	07	リザーブ燃料NTCセンサーの交流電圧の短絡またはオープン回路

ランプ/エラーメッセージ	エラー	
FUEL	07	リザーブ燃料NTCセンサーのアース短絡
COIL	09	垂直コイル（2個）交流電圧の短絡
COIL	09	垂直コイル(2個）アース短絡またはオープン回路
COIL	09	水平コイル（1個）交流電圧の短絡
COIL	09	水平コイル(1個）アース短絡またはオープン回路
INJE	10	垂直インジェクター（2個）交流電圧の短絡
INJE	10	垂直インジェクター(2個）アース短絡またはオープン回路
INJE	10	水平インジェクター（1個）交流電圧の短絡
INJE	10	水平インジェクター(1個）アース短絡またはオープン回路
START	12	スターターコンタクターの交流電圧の短絡

ランプ/エラーメッセージ	エラー	
START	12	スターターコンタクターのアース短絡またはオープン回路
R INJ	13	インジェクションリレーのオープン回路
ECU	16	ECU（一般エラー）
ピックアップ	17	ピックアップセンサー
SPEED	18	スピードセンサー
IMMO	19	イモビライザー（キーなし）
IMMO	19	イモビライザー（アンテナが外れている）
IMMO	19	イモビライザー（キーが認識されない）
CAN	20	CANライン
ライト	21	ライトリレー

ランプ/エラーメッセージ	エラー	
ABS	22	ABSシステムエラー

ヘッドライト“インテリジェンス”消灯機能

この機能ではヘッドランプを自動的に OFF にし、バッテリーの消費量を抑えます。次の 3 つの場合に、この機能が作動します：

- 1 つめのケースは、キーを OFF から ON にしたのにエンジンが始動しなかった場合、60秒後にヘッドランプは OFF になり、エンジンを再始動した時のみにONになります。
- 2 つめのケースは、ヘッドランプを点灯した状態で車両を使用した後、右側スイッチにあるRUN-STOP ボタンでエンジンを止めた場合。
  この場合、エンジン停止60秒後、ヘッドランプは消灯し、エンジンを再始動した時に点灯します。
- 3つめのケースは、エンジン始動中にヘッドランプを消灯し、エンジン始動直後に点灯した場合。

ヘッドライト “インテリジェンス” の点灯機能

この機能を使用すると、車両のキーオフ時にも、ヘッドランプの点灯を“プログラムする” ことができます。キーオフ後、インストルメントパネルは60秒間作動状態を保ち、その間にポジションA “ ▲ ”またはB “ ▼ ”でボタン（1、図 9）を押すと、ヘッドランプを点灯させせることができます。

この60秒間は、ボタン（1、図 9）をポジションA “ ▲ “またはB “ ▼ ”で押すごとに、インストルメントパネルはヘッドランプを30秒間点灯させせます。ボタンを押した回数は最高6回まで合計され、点灯時間として加算されます（最大点灯時間は180秒です）。

ポジションA “ ▲ ”またはB “ ▼ ”でボタン（1、図 9）を最初に押した後、30秒のヘッドランプ点灯がスタートします。この30秒間にボタンが再度押された場合のみ、点灯時間が加算されます。30秒の点灯時間内にボタンが押されなかった場合は、インストルメントパネルはヘッドランプを消灯し、その後に30秒を追加することはできません。

この機能をリセットするには最低1回キーオン/ キーオフ操作を行う必要があります。

機能作動中に突然バッテリーが切れるるなどの理由で電源が遮断された場合、電源をリセットするため、インストルメントパネルは機能をOFF(インストルメ

ントパネルは60秒間作動状態を保ちません)にします。

イモビライザーシステム

この車両には電子制御でエンジンをブロックする盗難防止システム(イモビライザー)が搭載されています。イモビライザーは、毎回エンジンを停止する度に自動的に作動します。
各キーのボディにはトランスポンダーが内蔵されています。トランスポンダーからの信号は、イグニッションスイッチ部に組み込まれたアンテナを介してコントロールユニットに送られます。この信号はパスワードの役割を果たし、イグニッションキーがスイッチに差し込まれる度に変更し、CPUがその“パスワード”によってキーを認識した時にのみエンジンが始動します。

キー

車両には、キーB（黒）2本が付属しています。
キーには”イモビライザーシステムコード”が内蔵されています。

参考

Ducatiのディーラーが作業を行う際に、コードカードが必要となる場合があります。

黒いキー(B)は通常のイグニッションキーで、以下の場合に使用されます：

- エンジンの始動
- フューエルプラグの開閉
- シートロックの解除

参考

2本のキーには、キーの識別番号の書かれたプレート(1)が付いています。

警告

キーは分けて保管し、通常は2本の黒いキーの内の1本のみを使用するようにしてください。

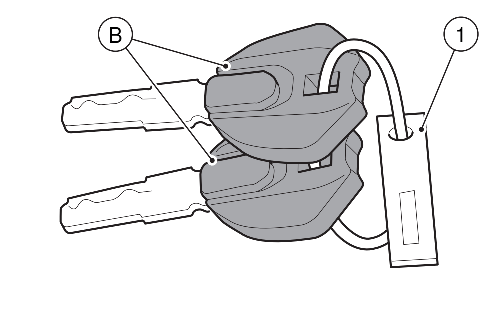


図 31

コードカード

キーと併せてコードカードが付属しています。カードには、キーオン後にエンジンブロックが作動した場合に使用する電子コード（A、図 33）が記載されています。

警告

コードカードは安全な場所に保管して下さい。イモビライザーシステムに問題が生じ、琥珀色の“車両/エンジン診断 - EOBD”ランプが点灯し、エンジンブロック状態になった場合には、エンジンブロックを解除するため、コードカード上に記載されている電子コードが必要ですので、常に携帯されることをお勧めします。この作業はコードカードに記載されている電子コード(エレクトロニックコード)がなければ出来ません。

警告

コードカードはディーラーでキーの再プログラミングまたはキーの交換をする際にも必要です。

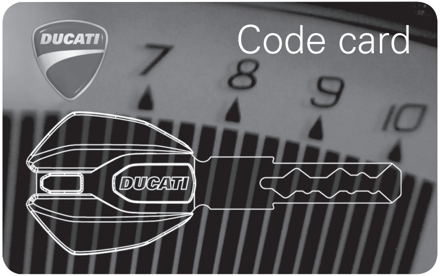


図 32

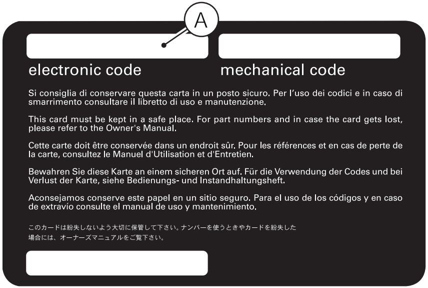


図 33

イモビライザーの解除の手順

“イモビライザーのロック” が発生した場合、インストルメントパネルから、以下に示されているように解除の機能に入り、“イモビライザーの解除” を実行することができます：
メニューに入り、“CODE” ページに入ります。

参考

このメニューは最低1つのイモビライザーエラーが検知されていないと使用できません。

メニューのこのページでは、初期コードとして“00000” が必ず表示されます。この段階でポジションB “ ▼ ”のボタン（1、図 9）を3秒間押すと、コードカードに記載されている電子コード入力の作業に入ります。

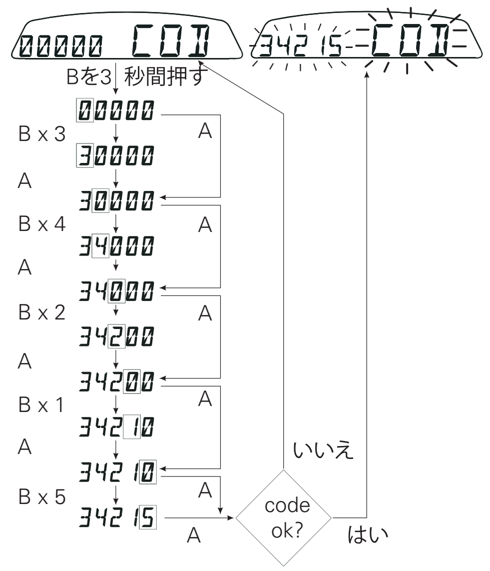


図 34

コードの入力：
この作業を選択すると、一番左の桁の数字が点滅し始めます。
ボタン（1、図 9）：ポジションB “ ▼ ”で押すたびに、1秒ごとに数が増えます。ポジションA “ ▲ ”で押すと2桁目の数値入力に移ります。ポジションB “ ▼ ”で押すたびに、1秒ごとに数が増えます。
ポジションA“ ▲ ”を押すと3桁目の数値入力に移ります。ポジションB “ ▼ ”で押すたびに、1秒ごとに数が増えます。
ポジションA“ ▲ ”を押すと4桁目の数値入力に移ります。ポジションB “ ▼ ”で押すたびに、1秒ごとに数が増えます。
ポジションA“ ▲ ”を押すと5桁目の数値入力に移ります。ポジションB “ ▼ ”で押すたびに、1秒ごとに数が増えます。
ポジションA“ ▲ ”で押すとコード入力を確定します。

この時点でコードが正しく入力されていれば、CODの文字と入力されたコードが同時に4秒間点滅します。“車両/エンジン診断 – EOBD”ランプ（8、図 3）が消灯します。続いてインストルメントパネルは自動的にメニューを終了し、“一時的に” エンジン始動を可能にします。
まだエラーが続き、インストルメントパネルに表示される場合は、次のKey-On時 に再びエラーとなり、エンジンがロックされます。コードが正しく入力されなかった場合、インストルメントパネルは自動的にCODメニューに戻り“00000”を表示します。

作業

イグニッションキーをONからOFFの位置に回す度に、システムはエンジンブロックを作動します。
エンジンの始動には、キーをOFFからONにして下さい：

1）コードが承認されると、システムはエンジンブロックを解除します。STARTボタン（2、図 41）を押すと、エンジンが始動します。

2）“車両/エンジン診断- EOBD” ランプ（8、図 3）が点灯し、ポジションB “ ▼ ”のボタン（1、図 9）を押すと“Error”と表示される場合はコードが承認されなかったことを示します。キーをOFFに戻し、再度ONに回します。それでもエンジンが始動しない場合は、付属している他の黒キーを使い、もう一度試して下さい。この方法でもまだブロックが解除されない場合は、Ducatiサービスセンターに御連絡下さい。

⚠ 警告

キーに強い衝撃を与えると内蔵された電子部品が破損しますので注意してください。作業中は常に同じキーのみを使用してください。違うキーを使用すると、システムのコード認識の妨げになる場合があります。

キーの複製

追加のキーが必要な場合は、お持ちのキー全てとコードカードを持ってDucatiサービスセンターにご依頼下さい。
Ducatiサービスセンターは新しいキー、およびお手持ちのキーを再プログラミングします。
Ducatiアシスタントサービスは、お客様が車両のオーナーである証明の提示を求めることがありますので、必要書類をご持参下さい。
この作業時に再メモリーされなかったキーのメモリーは削除されて無効となるため、紛失したキーが後でみつかってもエンジン始動に使用することはできません。

参考

オーナー変更の際、全てのキーとコードカードを新しいオーナーに譲り渡されなければなりません。

サービスメニュー - 単位(UNIT SET)

この機能では、インストルメントパネルに表示される測定値の単位を設定することができます。
サービスメニューに入るには、ポジションA “ ▲ ” のボタン（1、図 9）を押したまま、同時にキースイッチを“OFF”から“ON”にします。

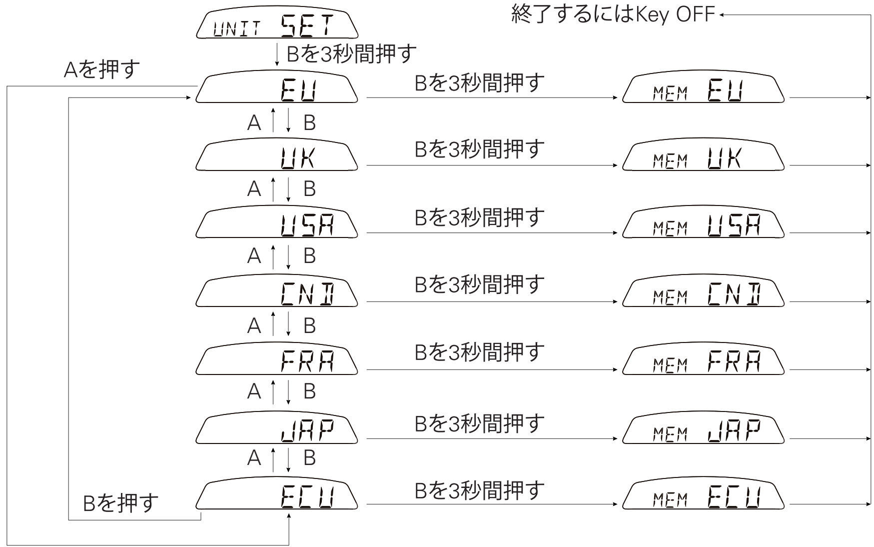
参考

この “メニュー” に入っているとき、その他の全ての機能は扱えなくなり、車両の始動が無効になります。

最初に表示される機能は“イモビライザー再プログラミング” (00000 PRO)で、ポジションA “ ▲ “のボタン（1、図 9）を押すと、“UNIT SET”サービスメニューの他の機能が表示されます。
この時点で、ポジションB “ ▼ ”のボタン（1、図 9）を3秒間押します。
インストルメントパネルはポジションB “ ▼ ”のボタン（1図 9）を押すたびに、以下の点滅表示を順に起動します：

測定単位			
国別標準	スピード	外気温	走行距離
EU	Km/h	° C	Km
EN	mph	° C	miles
USA	mph	° F	miles
CND	Km/h	° C	Km
FRA	Km/h	° C	Km
JAP	Km/h	° C	Km
ECU Id.	インストルメントパネルはECUからの信号に従って測定単位を設定します。		

ポジションB “ ▼ ”のボタン（1、図 9）を3秒間押すと、現在表示されている状態が記憶され、“MEM”の文字が表示されます。
次のキー ON 時には、インストルメントパネルは新しい設定で起動されます。



終了するにはKey OFF
UNIT SET
Bを3秒間押す
Aを押す
EU
UK
USA
CND
FRA
JAP
ECU
A
B
Bを押す
MEM EU
MEM UK
MEM USA
MEM CND
MEM FRA
MEM JAP
MEM ECU

図 35

運転時に必要なコマンド

コマンド類の配置

警告
この章では車両を運転する上で必要な全てのコマンド機能と配置を詳しく説明しています。コマンドを使用する前によくお読み下さい。

1) インストルメントパネル
2) イグニッションスイッチ / ステアリングロック
3) 左側スイッチ
4) クラッチコントロールレバー
5) 右側スイッチ
6) スロットルグリップ
7) フロントブレーキレバー
8) ギアチェンジペダル
9) リアブレーキペダル

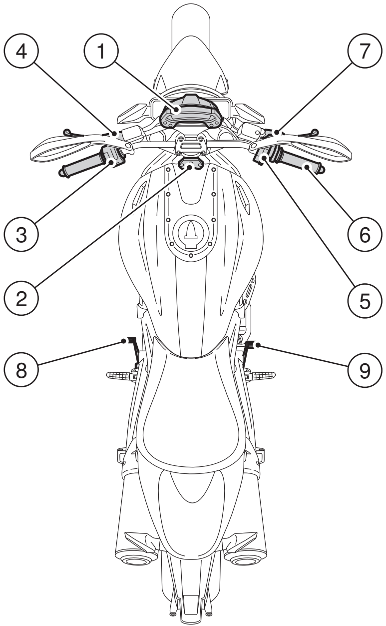


図 36

イグニッションスイッチ / ステアリングロック

燃料タンクの前にあり、4つのポジションがあります：

A)　◯　：エンジンおよびランプをON
B)　⊗　：エンジンおよびランプをOFF
C)　🔒　：ステアリングロック状態
D)　P⋲　：ポジションランプ及びステアリングロック

参考

キーを最後の2つのポジションにするには、キーを押してから回して下さい。(B)、(C)、(D) の位置ではキーを引き抜くことができます。

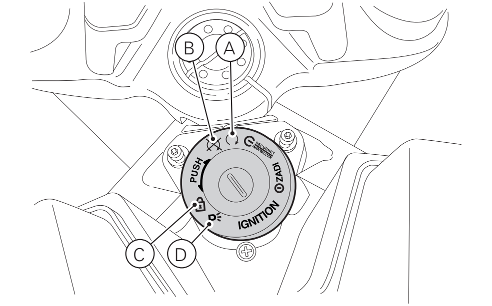


図 37

左側スイッチ

1) ディマースイッチ、ビームの選択、2ポジション：
   ポジション　≋D　＝ ロービームON
   ポジション　≣D　＝ ハイビームON
2) ボタン　⇦⇨　= ターンインジケーター、3ポジション：
   中央 ＝ OFF
   ポジション　⇦　＝ 左折
   ポジション　⇨　＝ 右折
   ターンインジケーターを消すにはいったん中央部に戻してから操作レバーを押します。
3) ボタン　📯　＝ 警告ホーン
4) ボタン　≣D　= ハイビーム点滅
5) インストルメントパネルコントロールボタン、2ポジション：
   ポジション “ ▲ ”
   ポジション “ ▼ ”

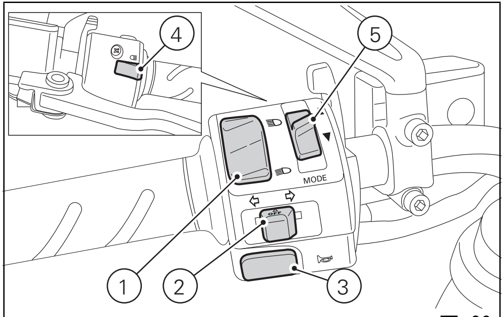


図 38

クラッチコントロールレバー

レバー（1）でクラッチの接続を操作します。 この機種にはアジャスター(2)がついており、レバーとグリップとの間隔の調整が可能です。

調整を行うには、レバー（1）をまったく操作していない状態でダイヤル(2)を4つのうちのいずれかのポジションに回します。ポジション1はレバーとダイヤルの距離が最も離れた状態であり、ポジション4は最も狭い状態です。

レバー(1)を操作すると、エンジンの回転がトランスミッションおよび駆動輪に伝わらなくなります。クラッチの適切な操作は、スムーズなライディング、特に発進時に重要です。

警告

クラッチ及びブレーキレバーの調整は、停車時に行います。

重要

クラッチレバーを正しく操作することで、トランスミッションの損傷を避け、車両の寿命を延ばすことができます。

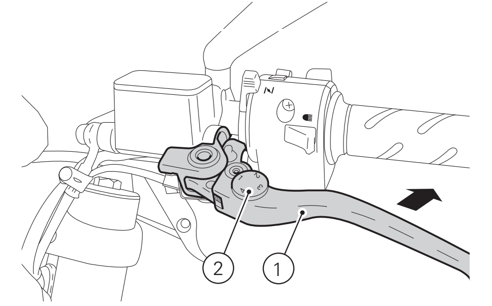


図 39

参考

スタンドを降ろし、トランスミッションがニュートラルの状態でエンジンを始動させることができます。ギアが入った状態で始動する時は、クラッチレバーを引いて下さい(この際サイドスタンドは降ろしません)。

スターターレバー

スターターコントロールレバーはエンジン冷機時の発進を助け、発進後、アイドリング時のエンジン回転数をアップさせます。
エンジンが暖まるまで(エンジンオイルがONの状態で1または最大2Tバー)は、スターターコントロールレバーを使用する必要があります。スターターコントロールレバーはアイドリングで約1500rpmを保つため、エンジンが暖まった状態で調整を行う必要があります。
コントロールの使用ポジション:
A) = コントロールがOFF
B) = コントロールが完全に起動
エンジンの暖機に添うため、レバーには中間のポジションもあります(ページ 93参照)。

警告

この機能はエンジン暖機時には使用しないでください。スターターコントロールを使用している状態で走行しないでください。

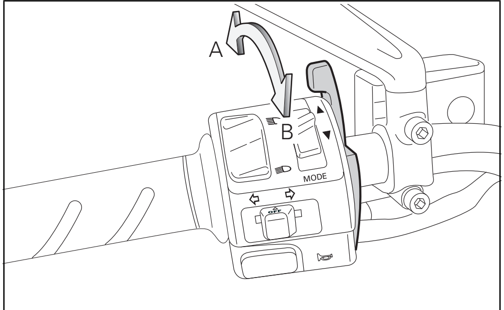


図 40

右側スイッチ

1) ENGINE STOP 2つのポジション：

- ポジション ○ (RUN) =エンジン作動
- ポジション ⊗ (OFF) =エンジン停止

警告
このスイッチは、緊急時エンジンを直ちに停止させなければならない場合に使用するためのものです。エンジン停止後は、再始動ができるよう、スイッチを ○ ポジションに戻して下さい。

重要
ライトを点灯した状態で走行し、スイッチ (1) でエンジンを切り、イグニッションキーをONの状態で放置すると、ライトが点灯したままになるため、バッテリーが切れてしまうことがあります。

2) ボタン ⚡ ＝エンジン始動

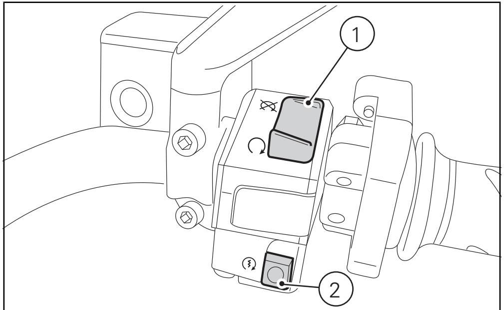


図 41

スロットルグリップ

ハンドルバー右側のスロットルグリップ(1)は、スロットルボディの開閉を操作します。

グリップを緩めると、自動的に元の位置(アイドリング状態)に戻ります。

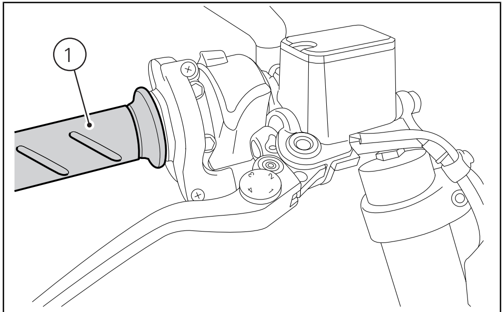


図 42

フロントブレーキレバー

レバー(2)をスロットルグリップの方向へ引くと、フロントブレーキがかかります。このレバーは油圧で作動するため、軽く握るだけで作動します。
コントロールレバーには、スロットルグリップからレバーまでの間隔調整用つまみ(3)が搭載されています。
調整を行うには、レバー (2) をまったく引いていない状態でダイヤル(3)を4つのうちのいずれかのポジションに回します。ポジション1はレバーとダイヤルの距離が最も離れた状態であり、ポジション4は 最も狭い状態です。

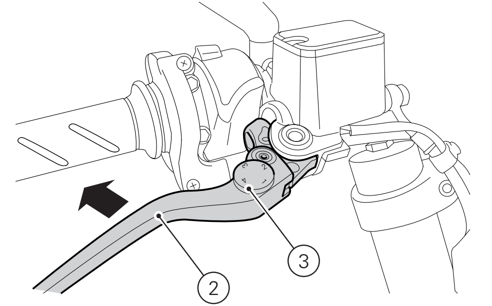


図 43

警告
これらのコマンドを使用する前に、“車両の発進”にある記載を良くお読みください。

警告
フロントブレーキレバーの調整は、停車時に行います。

リアブレーキペダル

ペダル(1)を下に踏むことで、リアブレーキが機能します。

システムは油圧式で作動します。

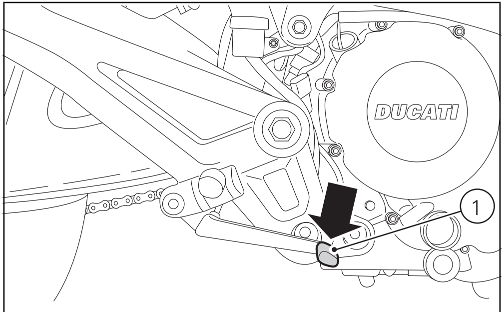


図 44

ギアチェンジペダル

ギアシフトペダルには、中央にスタンバイポジションN があります。このポジションは自動的に元に戻り、2つの動作があります:

下へ＝シフトダウンおよび1速へのチェンジは、ペダルを下に押します。
この時、インストルメントパネルのNランプが消えます。

上へ＝ペダルを上へ上げることで、2速から順次3、4、5、6速へとチェンジします。

一回の操作が一速分のシフトに相当します。

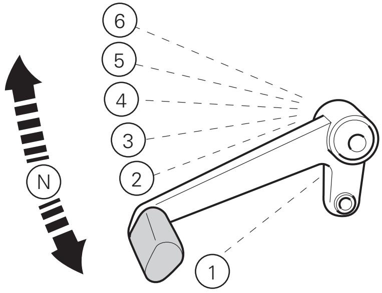


図 45

ギアチェンジペダルとリアブレーキペダルの配置調整

ギアチェンジペダルとリアブレーキペダルのポジションは、それぞれのライダーのライディングスタイルとフットレストの位置に合わせて調整することができます。
ギアチェンジペダルの調整は、次の手順で行います：
ロッド（1）を固定しながら、ロックナット（2）と（3）を緩めます。

参考

ナット(2)は、逆ネジになっています。

リンケージ（1）の六角部分にスパナをかけて回し、シフトペダルを好みの位置に合わせます。
リンケージに対して両方のロックナットを締めます。

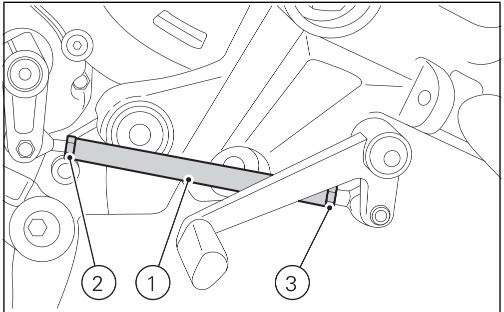


図 46

リアブレーキペダルを調整するには、ロックナット(4) を緩め、ペダルが好みの位置になるまで調整スクリュー (5) を回します。ロックナット(4)を締め付けます。ペダルを手で押しながら、ブレーキがかかり始める前に約1.5〜2 mmの遊びがあるかを確認します。
もし上記のような遊びが確認できない場合、マスターシリンダーのロッドの長さを次の手順で調整します：
シリンダーのロッド上にあるロックナット(6)を緩めます。
フォーク(7)のロッドの遊びを増したい場合は締めこみ、逆に減らしたい場合は緩めます。
ロックナット(6)を締め付け、ペダルの遊びを点検します。

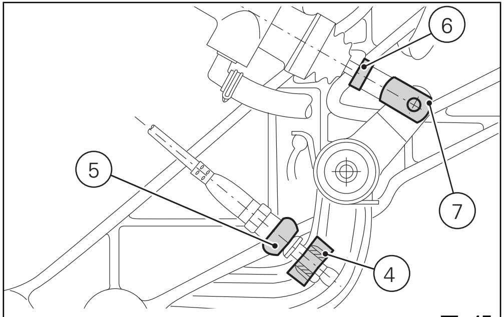


図 47

主要構成部品 / 装備

車両上の配置

1) フィラープラグ。
2) シートロック。
3) ヘルメットロックケーブルピン
4) サイドスタンド。
5) リアビューミラー。
6) リアショックアブソーバーアジャスター。
7) キャタライザー

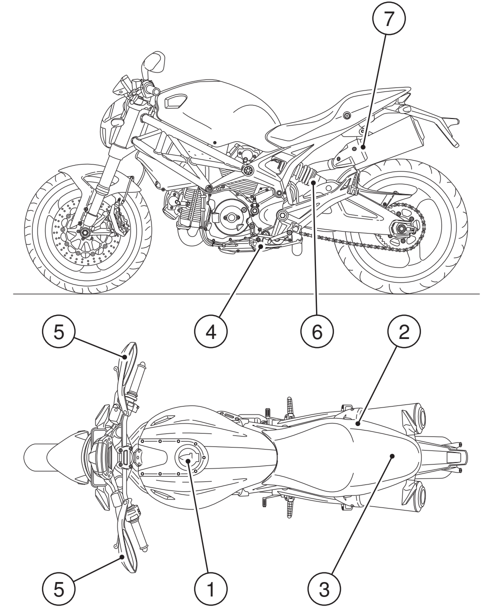


図 48

燃料フィラープラグ

開け方

プラグの保護カバー(1) を持ち上げ、イグニッションキーを差し込み、 キーを時計回りに1/4回転してロックを解除します。

閉じ方

キーの差し込まれたプラグを押して閉じ、 キーを反時計回りに回して、元の位置に戻してから抜き取ります。保護カバー(1) を閉じます。

参考

プラグはキーが差し込まれていないと閉まりません。

警告

燃料補給後は、毎回プラグが正しい位置で確実に閉まっていることを確かめて下さい。

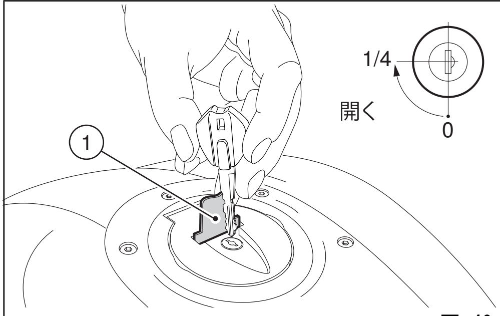


図 49

シートロック

開け方

キーを錠に差し込み時計方向に回しながら同時に掛け金の近くを下方に押し下げてピンを外します。フロントストッパーからシートを後ろ側へ引き出します。

閉じ方

すべてのエレメントが正しい位置にあり、シート下に固定されていることを確認します。シート底部の先端をフレームスタンドの下に差し込み、シートの後端部を押し、カチッと音がしてロックがかかったことを確かめます。シートがフレームにしっかりと固定されたことを確認し、ロックからキーを抜きます。

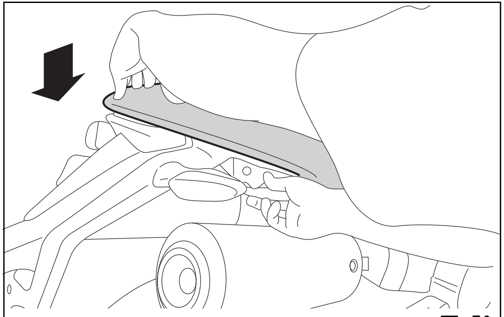


図 50

ヘルメットホルダースタンド

ヘルメットキャリーケーブル（1）はツールキット内にあります。"付属アクセサリー" ページ 102を参照してください。ケーブルをヘルメットに通し、ケーブルの先端をピン（2）に通します。

ヘルメットをぶら下げた状態でシートを元に戻し、固定します。

警告

ヘルメットロックケーブルは、車両の駐車中にヘルメットの盗難を防止するためのものです。ヘルメットをぶら下げた状態で走行しないでください。運転の邪魔になり、車両のコントロールを失う可能性があります。

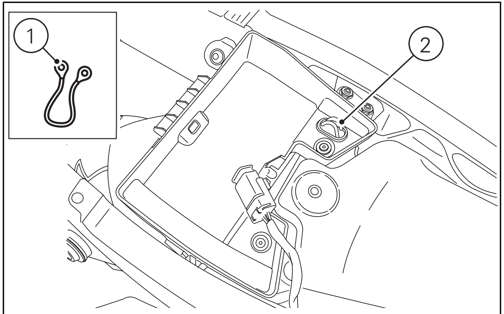


図 51

サイドスタンド

警告
サイドスタンドを使用する前に、地面が適しているか、平らであるかを確かめて下さい。

柔らかい地面、砂利、日光で柔らかくなったアスファルト等に停車すると、転倒の原因になります。
傾斜面に停車する場合は、常にリアホイールが斜面の低い側になるようにして下さい。サイドスタンドを使用するには、ハンドルバーを両手で掴み、車体を支えながら、スタンドのフック(1)を足でいっぱいに押します。次に、スタンドがしっかりと路面に着くまで、車体を徐々に傾けていきます。

警告
サイドスタンド使用時には、車両にまたがらないで下さい。

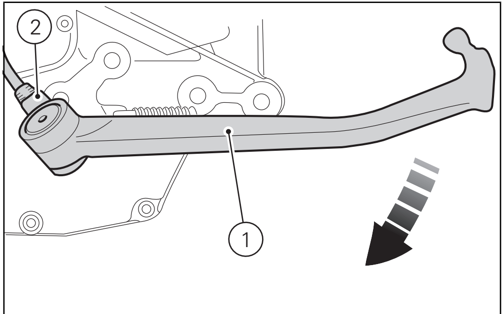


図 52

サイドスタンドを元の位置(水平位置)に戻すには、車両を右側に傾けながら、足でスタンドのアーム(1)を持ち上げます。

参考
定期的にスタンド(内側と外側2つのスプリングの状態)と安全センサー(2)の作動を点検することをお勧めします。

参考

スタンドが開き、ギアがニュートラルの状態でエンジンを始動させることができます。ギアが入った状態で始動する時は、クラッチレバーを引いて下さい(この際サイドスタンドは閉じていなければなりません)。

リアショックアブソーバー調整アジャスター

リアショックアブソーバーは荷重に合わせて調整できるよう外部アジャスターを装備しています。アジャスター（1）は、左側、ショックアブソーバー上部のリアサブフレームとの接続部に配置され、リバウンド側のダンピングを調節します。
時計回り方向にアジャスター(1)を回とダンピングが強くなり、反対方向に回すと弱くなります。
ショックアブソーバー上部にある2つのリングナット(2)で、アウタースプリングプリロードを調整します。
スプリングプリロードを変更するには、上部固定リングナットを緩めます。下部リングナットを締める、または緩めることでプリロードの強弱を調整します。

アジャスターを完全に時計回りの方向に締めた状態の標準設定：

- リバウンド：最大値（完全閉鎖）からアジャスター(1)を8クリック緩める
- スプリングプリロード：最小値（プリロードゼロ）から20 mm

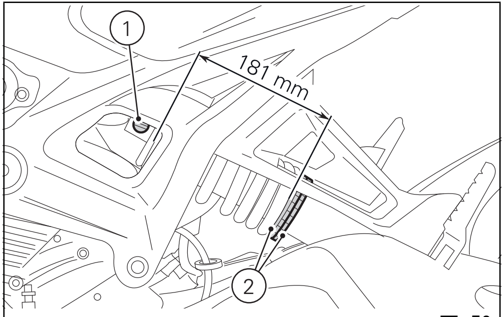


図 53

警告
スプリングプリロードを調整する際は、スイングアームが損傷する可能性がありますので、181 mmの数値を超えないようにしてください。

警告
アジャスターのリングナットを回すにはサイズに合ったレンチを使用してください。調整中にレンチがナットの溝から外れると、手を車体に強くぶつけ、怪我をする恐れがあるのでよく注意して下さい。

警告

ショックアブソーバーには高圧のガスが充填されています。未経験者による分解作業は重大な損傷の原因となります。

パッセンジャーと荷物を載せる場合、リアショックアブソーバーのスプリングを最大にプリロードし、車両の動的挙動を改善させ、地面の干渉を避けます。この場合には、リバウンドダンピングの再調整が必要になることがあります。

運転のしかた

慣らし運転の方法

慣らし運転時の最高速度

慣らし運転期間中および通常使用においてのエンジン最大許容回転数：

1）1,000 kmまで

2）1,000～2,500 kmまで

1,000 kmまで

最初の1000 kmまではタコメーターに注意し、絶対に5,500～6,000 rpm を超えないようにしてください。

最初の数時間は、規定回転数の範囲内でエンジンの負荷と回転数を色々変えることをお勧めします。

エンジン、ブレーキ、サスペンションのより効果的な慣らしには、カーブが多く起伏に富んだ場所を走行することが理想的です。

最初の 100 km は、ブレーキの操作に注意し、急ブレーキや長びいた操作を避けてください。これは、ブレーキディスクに対してパットの摩擦材を適切に慣らすためです。

全ての機械部分を互いに馴染ませるため、また、エンジンの主要部分の寿命に悪影響が出ないよう、急な加速や、特に上り坂での長時間にわたる高速回転は避けて下さい。

定期的にチェーンを点検し、必要であれば潤滑し、調整して下さい。

1000～2500 kmまで
この間はエンジンからもっと強いパワーを引き出すことができますが、決して7,000 rpmを超えないようにしてください。

重要
慣らし運転期間は、当マニュアルで指定された点検、整備を必ず受けて下さい。これは保証の必須条件で、この条件を守らなかったことによるエンジンの寿命の短縮についてはDucatiモーターホールディング社はいかなる責任も負いません。

慣らし運転の方法を守ることでエンジンの寿命を延ばし、調整、オーバーホールの回数を抑えることができます。

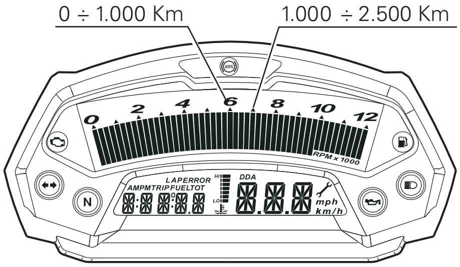


図 54

走行前の点検事項

警告
走行前にこれらの点検を怠った場合、車両に損傷を与え、ライダー、及びパッセンジャーを危険に晒す恐れがあります。

走行前に以下の点検を実施してください:
タンク内の燃料量
タンク内の燃料の残量を確認します。必要であれば給油してください（ページ 100）。
エンジンオイル量
エンジンオイル量をクランクケースの点検窓から確認します。必要であれば補充してください（ページ 138）。
ブレーキ、クラッチフルード量
各リザーバー内のフルードレベルを確認します（ページ 103）。
タイヤコンディション
空気圧と摩耗度を点検します（ページ 135）。
コマンド機能
ブレーキ、クラッチ、アクセル、トランスミッション等の作動レバーまたはペダルを作動させて機能を確認します。
ランプ類、インジケーター
ランプ、インジケーター、ホーンが適切に機能するかを確認します。電球が切れている場合には交換して下さい（ページ 132）。
ロック類
フィラープラグ（ページ 82）およびシート（ページ 83）のロック状態を確認します。
スタンド
サイドスタンドがスムーズに作動し、適切な位置にあるかをチェックします（ページ 85）。

ABSランプ
Key-On後、ABSランプ（10、図 3）は点灯したままになります。車両の速度が5 km/hを超えてランプが消えると、ABSシステムが正常に機能していることを示します。

警告
異常がある場合には、車両の使用を中止し、Ducatiディーラーまたはサービスセンターにご連絡下さい。

ABS装置
フロントトーンホイール(1) とリアトーンホイール(2) が汚れていないか確認してください。

警告

汚れなどが付着して読み取り窓が詰まっていると、システムが正常に機能しない恐れがあります。泥の多い路面を走行する時にはABSシステムがうまく機能しない場合がありますのでシステムをOFFにしておくことをおすすめします。

警告

長い後輪立ち走行を行うと、ABSシステムが停止してしまうおそれがあります。

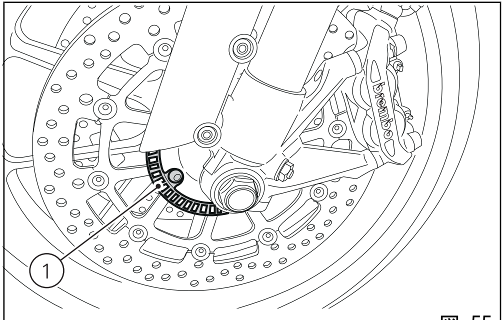


図 55

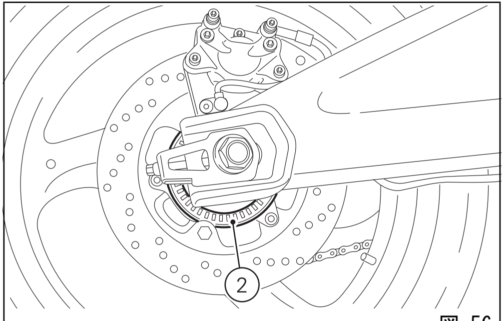


図 56

エンジンの始動

警告
エンジンを始動する前に、運転に必要な操作系の取り扱いに慣れておいて下さい。

一般外気温（10 ° C/50 ° F から 35 ° C/95 ° F）

警告
屋内では絶対にエンジンを始動したり、作動させたりしないで下さい。排気ガスは有毒ですので、短時間で意識を失ったり、さらには死に至る危険性があります。

イグニッションキーを（1、図 57）の位置にします。緑のランプ N と赤のランプ が点灯している事を確認してください。

重要
オイルプレッシャー表示ランプは、エンジン始動後、数秒で消えなければなりません。

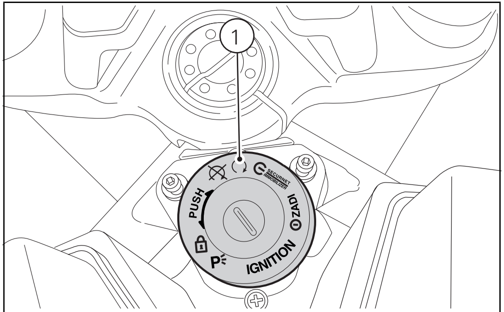


図 57

警告
サイドスタンドが完全に上がって(水平)いない場合、安全センサーが作動して始動できません。

参考
サイドスタンドを下ろし、ギアがニュートラルの状態でエンジンを始動させることができます。または、ギアが入った状態で始動する時は、クラッチレバーを引いたままの状態で始動させてください(この時サイドスタンドは上がっていなければなりません)。

スターターコントロールレバーを（B 図 59）の位置に動かします。エンジンストップスイッチ（2、図 58）が ◯ （RUN）の位置になっていることを確認してから、スタートボタン（3、図 58）を押します。
この時、スロットルグリップは回さず、車両が自然に始動するまで待ちます。

参考

バッテリーが切れていると、システムにより、自動的にスターターモーターが作動しなくなります。

スターターレバーを垂直のポジション（A）に向かって移動させ、エンジン回転数が 1,400～1,500 rpm に達するようにします。$^{-1}$

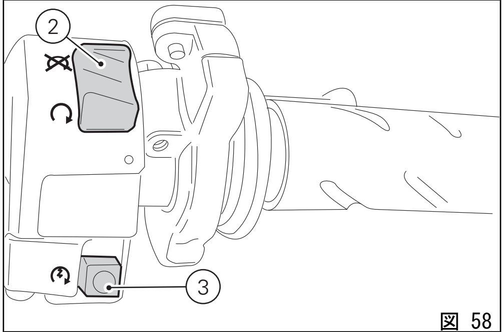


図 58

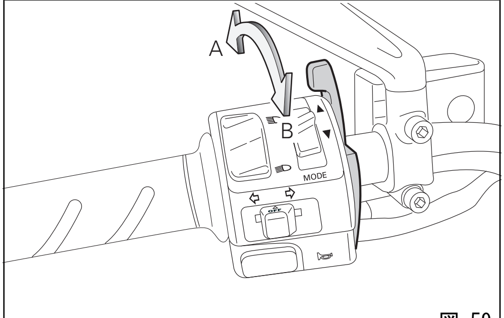


図 59

重要
エンジン冷間時は回転数を上げ過ぎないで下さい。潤滑が必要な全ての部分にオイルを行き渡らせるために、エンジンが温まるのを待ってください。

続いてエンジンが暖かくなってきたら、スターターレバーを垂直のポジション(A図 59)に向けてゆっくり動かします。エンジンが一定温度に達していれば、スターターが完全に閉じた状態でも最小のアイドリングで保たれなければなりません。

外気温高(35 ℃/95 ° F 以上)

″一般外気温″に記載されていることと同じ手順で行いますが、スターターレバーは使用しません。

外気温低(10 ℃/50 ° F 以下)

エンジン暖機時間を 5 分に延ばして “一般外気温” 用に記載されている作業を行います。

車両の発進

1) クラッチレバーを引いてクラッチを切ります。
2) 1速に変速するためにギアチェンジペダルをつま先でしっかり押し下げます。
3) スロットルグリップを回してエンジンの回転数を上げ、同時にクラッチレバーを徐々につなぐと、車両は発進し始めます。
4) クラッチレバーを完全に放し、エンジンの回転数を上げます。
5) シフトアップするには、エンジン回転を落とすためにスロットルを戻し、クラッチを切り、ギアチェンジペダルを上げ、クラッチをつなぎます。

シフトダウンは以下のように行います。スロットルグリップを放し、クラッチレバーを引いてから、ギアを同調させやすくするためにエンジンを軽くふかしてシフトダウンし、クラッチを放します。
これらの作業は適切に素早く操作しなければなりません。上り坂を走行する際には、車速が落ちてきたら直ちにシフトダウンし、車両への異常なストレスやエンジンのノッキングを避けて下さい。

警告
急な加速操作は、オーバーフローやトランスミッションのスナッチを招きますので避けて下さい。ギアを変速した後もクラッチレバーを引いたままでいると、機械部分の過熱や摩擦部分の異常な摩耗を引き起こします。

警告
長い後輪立ち走行を行うと、ABSシステムが停止してしまうおそれがあります。

ブレーキ操作

減速するには、最初にスロットルグリップを戻してエンジンブレーキをかけ、それからブレーキングします。急なエンジンストップを防ぐため、車両が停止する前に、クラッチを切ります。

ABSシステム

困難な条件下のブレーキ操作は、非常に慎重に行わなければなりません。ブレーキ操作は二輪車の運転で最も難しく危険な瞬間です。ブレーキ操作中に転んだり事故を起こす可能性が統計的に最も高くなっています。フロントホイールがロックされると、牽引力、安定性が減り、車両のコントロールを失います。
アンチブロックブレーキシステム(ABS)は、緊急のブレーキ時、悪道路、悪天候の下でブレーキの性能を最も効率的に使えるように開発されたものです。
ABSは油圧電子システムです。ホイールがロックされそうになると、ホイールにあるセンサーからコントロールユニットに信号が送られ、ブレーキ回路内のプレッシャーが制御されます。
一時的にプレッシャーが下がることで、タイヤが理想的な接地状態を維持したまま、ホイールは回転を続けます。ブレーキ回路内のプレッシャーはすぐにまた上がり始め、ブレーキが作動するようになります。ロックアップのリスクが完全になくなるまでこのサイクルが繰り返されます。
ブレーキが作動状態に入ると、ブレーキレバーとブレーキペダル上に軽い断続的抵抗が感知されます。
フロントとリアブレーキのコントロールシステムはそれぞれ独立していますので。 ABSもフロントとリアブレーキに同時に作動するわけではありません。
このシステムをインストルメントパネルから停止させたい場合は、“ABS解除機能” を使います（ページ51 参照）。

警告

ABS システムを解除すると、車両は標準ブレーキシステムの状態となりますので2つのブレーキレバーのいずれかを個別に使用すると、車両のブレーキ効率が低下します。ブレーキ類は急激に力づくで操作すると、ホイールのブロックが生じ、車両のコントロールを失います。雨中を走行する際や、滑りやすい路面上ではブレーキ力が著しく低下します。このようなコンディションでは慎重に優しくブレーキ操作をして下さい。急ブレーキは車両のコントロールを失う危険があります。長く急な下り坂を走行する際には、シフトダウンしてエンジンブレーキを使用します。ブレーキは断続的に短時間だけ使用して下さい。ブレーキの長時間にわたる連続使用は、摩耗材の過熱を招き、ブレーキ性能の著しい低下の原因となります。規定値を下回る空気圧のタイヤはブレーキ能力を低下させるとともに摩耗を早め、また運転の確実性と、カーブでの安定を欠きます。

車両の停止

スロットルグリップを緩めると、車両は 徐々にスピードを落とし始めます。
シフトダウンしながらクラッチをつなぎ、最後に1速からニュートラルに入れます。
ブレーキをかけると、車両を完全に停止することができます。
エンジンを停止させるには、キーを(2)ポジションにします。

重要

エレクトリカル部品の損傷を避けるため、エンジン停止状態ではキーをON、ポジション（1）に放置しないでください。

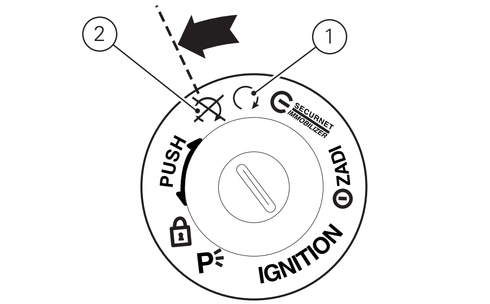


図 60

燃料の補給

給油の際、入れすぎないように注意してください。燃料はプラグの下縁をこえてはいけません。

警告

燃料は、鉛の含有量が少なく、混合前のオクタン価が95以上のものを使ってください。

警告

この車両にはエタノール含量が10%以下の燃料（E10）のみ使用することができます。
エタノール含量が 10% 以上のガソリンを使用することは禁止されています。この燃料を使用すると車両のエンジン及び部品に重大な損傷をきたす恐れがあります。エタノール含量が10%以上のガソリンを使用すると保証の対象外になります。

プラグの上部に燃料が溜まってないことを確認します。

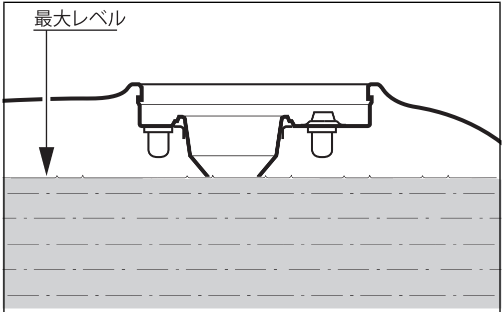


図 61

パーキング

停止させた車両をサイドスタンドを使い駐車します（ページ 85）。
盗難防止のため、ハンドルを左に振りきり、キーを（3）にします。
車両をガレージ、その他の建物内に駐車する際には、換気が充分され、車両の近くに熱源が無いことを確認して下さい。
必要な場合には、車両を認識しやすいようにイグニッションキーを（4）の位置にするとパーキングランプを点灯しておくことができます。

重要

このキーを長時間ポジション（4）の位置にしておくと、バッテリー切れの原因になります。監視できない場所に停車するときは、キーを付けたままにしないで下さい。

警告

エンジン停止後でもエキゾーストユニットは高温の場合があるので、手を触れないよう充分注意し、車両を木材、木の葉などの可燃物のそばに駐車しないようにして下さい。

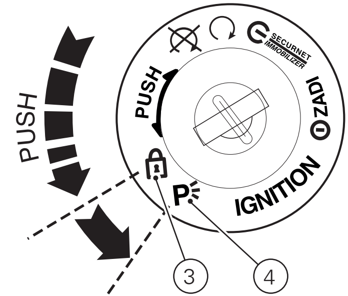


図 62

警告

発進を妨げるタイプの盗難防止用ロック（ディスクロック、リアスプロケットロック等）は大変危険で、車両の機能とライダーとパッセンジャーの安全に危害を与えるおそれがあります。

付属アクセサリー

シート下のスペースには通常のメンテナンスおよび点検作業に使用するツールキットが納められています。
収納スペースにアクセスするには、シートを外す必要があります(ページ 83)。
ツールキットは以下のものからなります。

- ヒューズ用ピンセット
- 8 mm/10 mmスパナ
- ヘルメットロックケーブル
- ドライバー
- ドライバー用ハンドル
- 16 mm ソケットレンチ
- 8 mm リンケージ
- 3 mm 六角レンチ
- 5 mm 六角レンチ
- 6 mm 六角レンチ

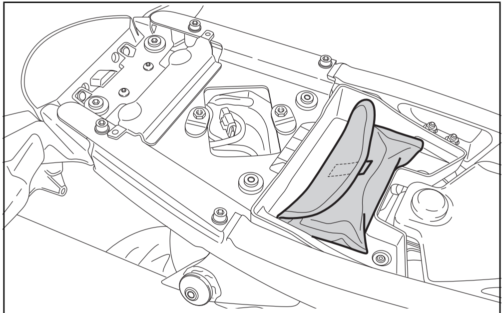


図 63

主な整備作業とメンテナンス

エアフィルターの交換

重要
エアフィルターのメンテナンス作業が必要な場合は、ディーラーまたはDucatiサービスセンターにご連絡下さい。

ブレーキ及びクラッチフルードレベルの点検

ブレーキ、クラッチ液のレベルは、絶対に各リザーバータンクのMIN 目盛りより下になってはいけません。
液体レベルが下がりすぎると、回路内にエアが混入し、システム作動に悪影響を及ぼします。
また、定期点検表で指定されているブレーキ/クラッチフルード補充及び交換は、Ducatiディーラーまたはサービスセンターに依頼して下さい。

重要
ブレーキ、クラッチシステムのパイプは 全て4年毎に交換して下さい。

クラッチシステム
クラッチレバーに過度の遊びがあり、ギアチェンジの際クラッチにスナッチやジャダーが出る場合は、システム内にエアが混入していることを示します。システムを点検しエアを排出する必要があるため、Ducatiディーラーまたはサービスセンターにご連絡下さい。

警告
クラッチフルードレベルはクラッチディスクの磨耗材の消耗によって上がる傾向があります。規定のレベルを超えないよう注意して下さい(最低レベルの3 mm上)。

ブレーキシステム
ブレーキパッドが磨耗していないのに、ブレーキレバー、ブレーキペダルの過度の遊びに気付いた場合には、Ducatiディーラーまたはサービスセンターに連絡し、システムの点検とエア抜きを行って下さい。

警告

ブレーキ/クラッチフルードはプラスチックおよび塗装部分に損傷を与えますので、こぼさないようにして下さい。
これらの液体は腐食性ですので傷損害を与える恐れがあります。異なった品質のオイルを混ぜないで下さい。シールの状態をチェックしてください。

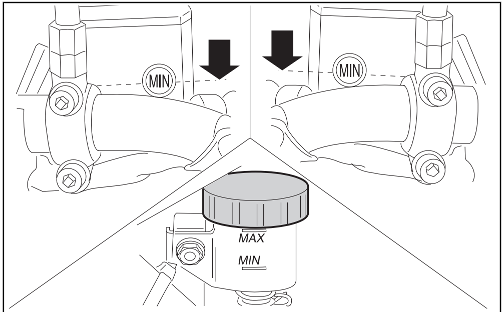


図 64

ブレーキパッドの摩耗点検
キャリパー間の開口部を通してパッドの摩耗を点検します。
摩耗剤の厚さが一つでもおよそ1mmならば、両方のパッドを交換します。

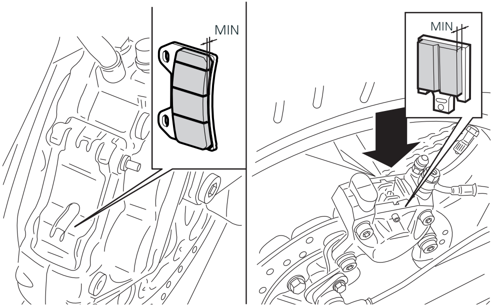


図 65

警告
摩耗剤が消耗しすぎると、ブレーキディスクと金属製サポートが接触し、ブレーキの性能、ディスクの完全性、ライダーの安全性を損なう可能性があります。

重要
ブレーキパッドの交換はDucatiディーラーまたはサービスセンターで実施して下さい。

ジョイント部の潤滑

スロットルコントロールおよびスターターコントロールケーブルのアウターシースの状態を定期的に点検する必要があります。被覆につぶれた部分やひび割れた部分があってはなりません。コマンドを操作して内部ケーブルが滑らかに動くことを確認します。引っかかったり何か異常を感じる場合は、ディーラーまたはDucatiサービスセンターに交換を依頼して下さい。
不具合の発生を避けるため、 スロットルケーブルの先端をSHELL Advance GreaseまたはRetinax LX2で定期的に潤滑してください。
スロットルトランスミッションの場合は、2本の固定スクリュー(1)を緩めてスロットルケーブルを開き、ケーブルの端とプーリーにグリースを塗布して下さい。

警告

プーリーの中にケーブルを入れ、注意しながらスロットルを閉じます。

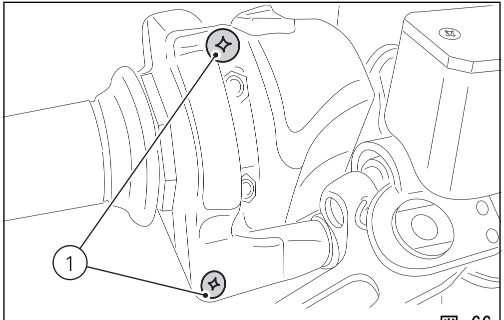


図 66

カバーを取り付け、スクリュー(1)を1.8 Nmのトルクで締め付けます。
サイドスタンドのスムーズな作動を確保するために、汚れを取り除き、全ての可動部分に規定のグリースSHELL Alvania R3を塗布して下さい。

スロットルコントロールケーブルの調整

スロットルケーブルは、ハンドルバーのどの位置においても、スロットルグリップの遊びが2～4 mmでなければなりません。
スロットルグリップの遊びを調整するには、スロットルケーブルのアジャスター（1）を使用します。

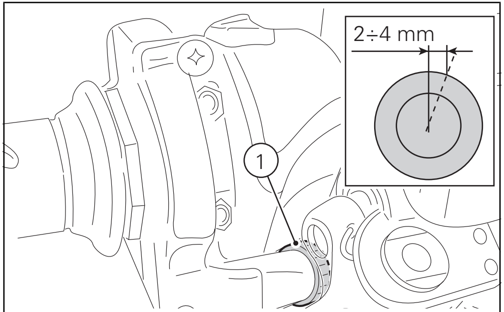


図 67

バッテリー充電および冬季の断熱

車両には所定の充電器 (2) (バッテリーメンテナーキット、部品番号69924601A - 多くの国、バッテリーメンテナーキット、部品番号69924601AX - 日本、中国、オーストラリアのみ) を接続することができるコネクター (1) が装備されています。充電器は当社の販売店でお求めになれます。

重要

所定のメンテナーを介してバッテリー電力の最低値が維持されないと、不可逆反応でバッテリー自体の性能の低下を招くサルフェーションン現象が生じます。

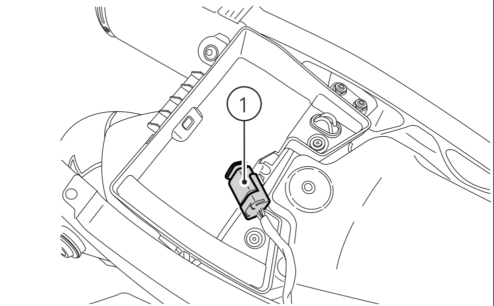


図 68

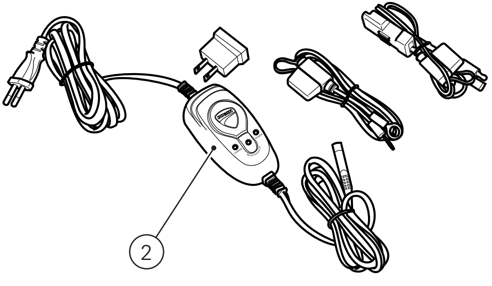


図 69

参考

車両を使用しない期間（およそ30日以上)、Ducatiバッテリーメンテナー（バッテリーメンテナーキット、部品番号69924601A – 多くの国、バッテリーメンテナーキット、部品番号69924601AX – 日本、中国、オーストラリアのみ）のご使用を推奨します。電圧をモニターする内部エレクトロニクスが搭載されており、充電電流は最大1.5アンペア/hです。メンテナーを車両のテールにある診断プラグに接続します。

参考

Ducatiに認可されていないバッテリーメンテナーを使用すると、車両のエレクトリカルシステムに損傷をきたす恐れがあります。上記の理由で車両が損傷を受けた場合、不適切なメンテナンスとみなし、バッテリーは車両の保険の対象にはなりません。

バッテリーの取り外し

重要

バッテリーを取り外す場合は、必ずディーラーまたはDucatiサービスセンターへご依頼ください。

シートを取り外します（ページ 83）。

フロントタンクカバー（3）を固定しているネジ（1）および（2）を緩めて外します。フロントタンクカバーは取り外さないでおきます。
ネジ(4、(5) を外して、ナイロンワッシャー(7)を取り出します。

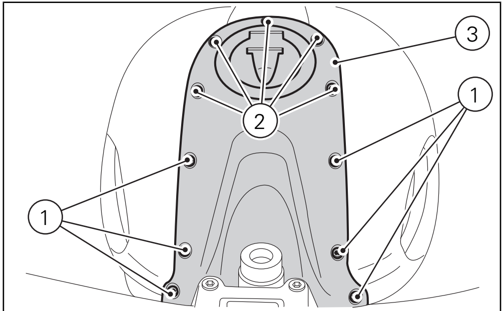


図 70

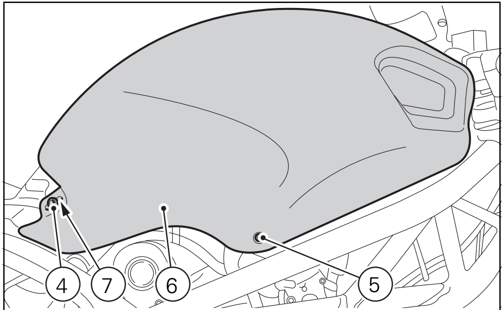


図 71

リアカバーにあるスロット (B) のキー (A) を外し、右側タンクカバー (6) を抜き取ります。
左側タンクカバーについても同じ作業を行います。
フロントタンクカバー(3) を取り外し、ブッシュ(C)とスペーサー(D)を外します。

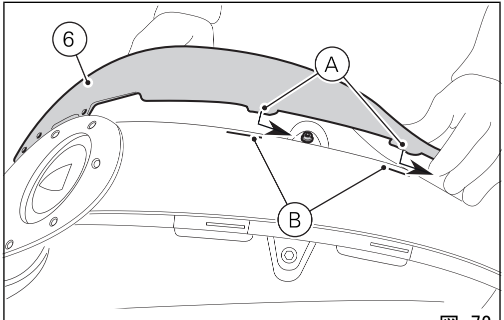


図 72

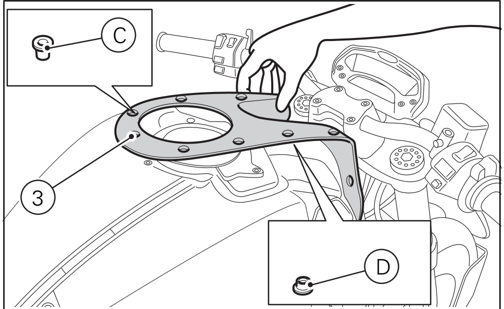


図 73

固定ネジ(9) 2個を外し、カバー(8)を外します。
カバー(8) からエア抜きホース(10)を外します。

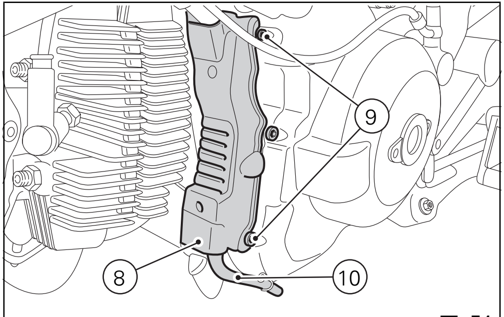


図 74

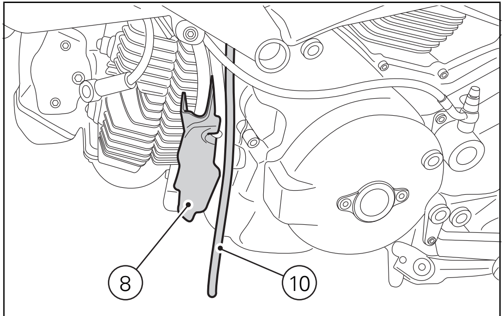


図 75

ホース（10）を上へ抜き取ります。ただし、エア抜きホースおよびドレインホースの継ぎ手には接続したままにしておきます。

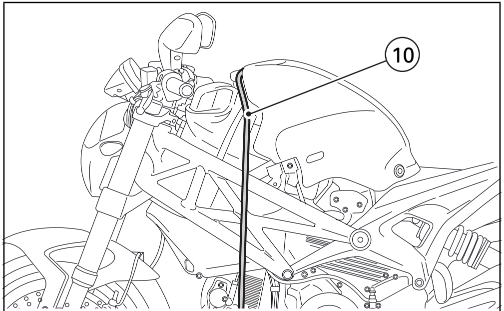


図 76

車両の右側から作業を行って、燃料レベルセンサーのコネクター（11）を主配線から外し、フレームにサイドタンクを固定しているネジ（12）を緩めて外し、ワッシャー（13）も外します。

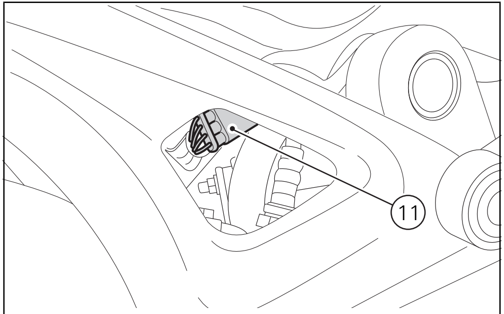


図 77

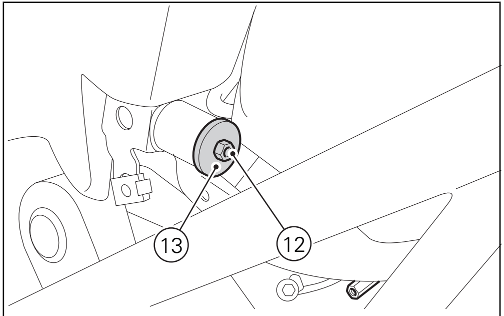


図 78

ネジ（14）を緩めて外し、ワッシャー（15）も外します。
燃料ホース(G) をケーブルガイド(H)から外します。

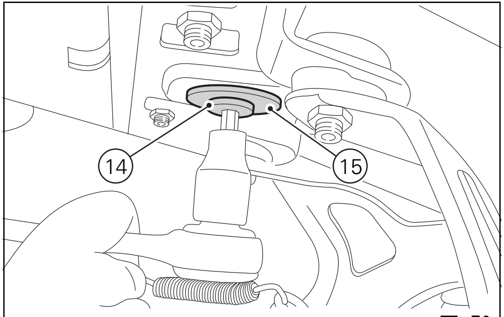


図 79

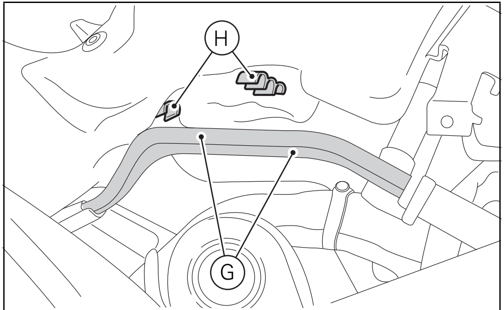


図 80

02センサー(L) をタンクフランジカバーのクリップ(M) から外します。

警告

フランジカバー (16) を取り外す前に、タンクが空であり、万一燃料がもれ出た場合に備えてウエスが用意してあることを確認してください。

燃料タンクを持ち上げた状態で、ナット(17)を外してフランジカバー(16)を外します。

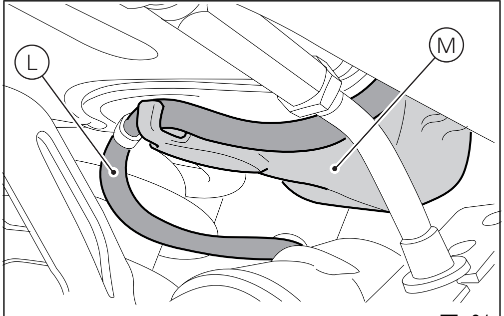


図 81

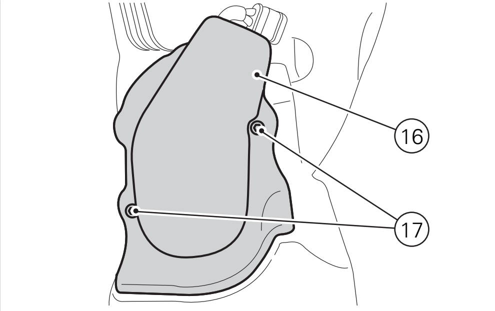


図 82

フランジからクイックカプリング(18) を取り外します。
クリップ(19)を外し、電極保護キャップを抜き取り、電極(20) および (21) のネジ (22) を緩めて、バッテリーを抜き取ります。このとき、作業は必ずマイナス極から始めるようにしてください。

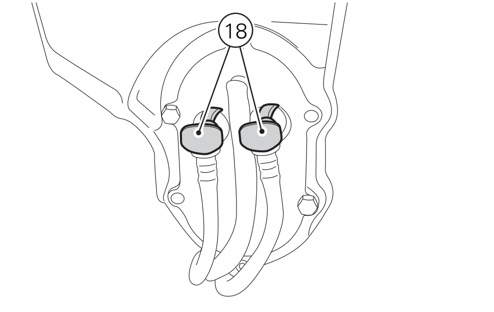


図 83

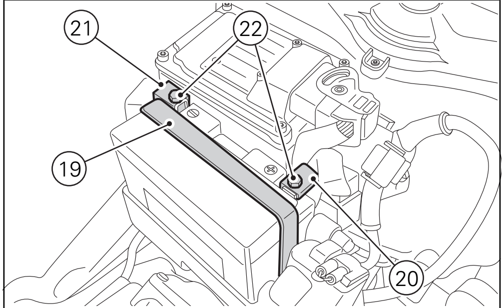


図 84

バッテリーの取り付け

重要
バッテリーを取り付ける場合は、必ずディーラーまたはDucatiサービスセンターへご依頼ください。

バッテリーをバッテリーマウントに取り付け、スプリングフック（19）で固定します。

警告
図のように、陽極ケーブル（20）を陽極へ、陰極ケーブル（21）を陰極に接続します。

電極(20）および（21）にネジ（22）を取り付けます。必ず陽極（赤いケーブル）から始めてください。

警告
図に示されているように、ケーブル（20）および（21）を配置します。

ネジ(22)を10Nm ± 10%のトルクで締め付けます。
バッテリーの電極が腐食しないよう、電極にグリースを塗布してください。

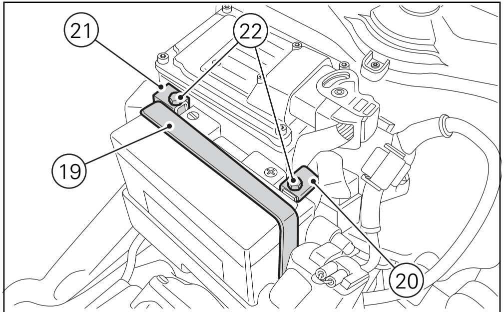


図 85

警告
タンクを取した場合は再取り付けを行いますが、その場合、前側のピン(N) をシャシーの所定の位置にしっかりと差し込んでください。

警告
タンクを取り付ける場合は、必ずディーラーまたはDucatiサービスセンターへご依頼ください。

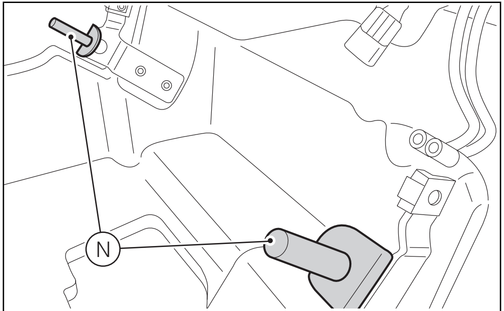


図 86

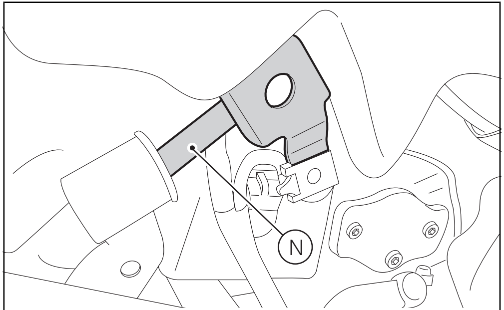


図 87

タンクを持ち上げた状態でクイックカプリング(18)をフランジに接続し、フランジカバー(16) を取り付けます。その際、ナット(17) を取り付けて 3 Nm ± 0.3%のトルクで締め付けてください。

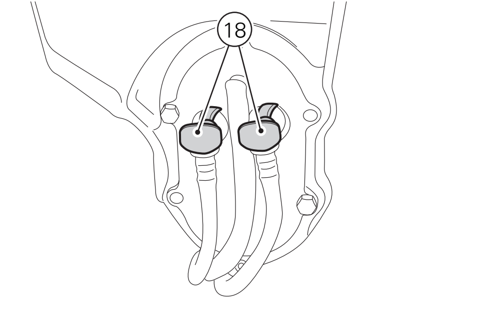


図 88

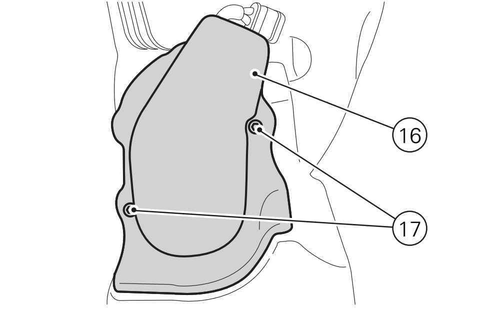


図 89

主配線に燃料センサー（11）を接続します。
02センサーケーブル(L) をタンクフランジカバーの所定のクリップ(M) に取り付け、ケーブルタイで固定します。

重要

タンクを下ろしたとき、燃料センサー（11）のコネクターは、図に示すように垂直ヘッドに掛った状態にならなければいけません。

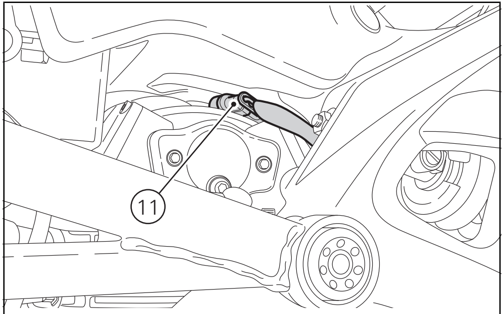


図 90

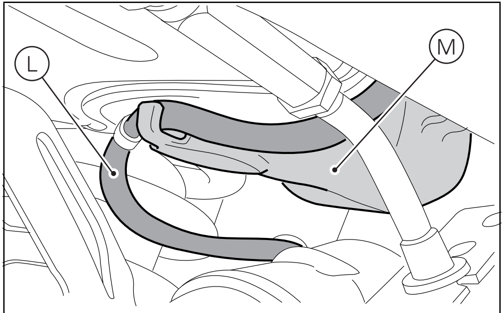


図 91

燃料ホース(G) をケーブルガイド(H)に嵌め込みます。
ネジ(12) とワッシャー(13)でタンクをシャシーに固定します。
ネジ(12)を10Nm ± 10%のトルクで締め付けます。

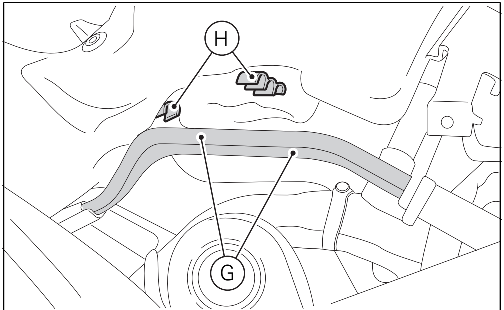


図 92

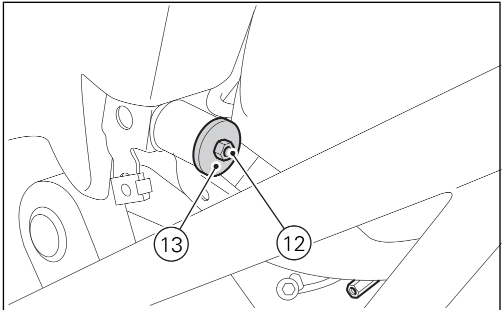


図 93

ネジ(14) とワッシャー(15)でタンクをサブフレームに固定します。
5 mmの六角レンチでタンク上部のイモネジ(P) を固定しながら、ネジ(14) を10 Nm ± 10% のトルクで締めつけます。

重要

USA バージョンにはイモネジ(P) は使われていません。

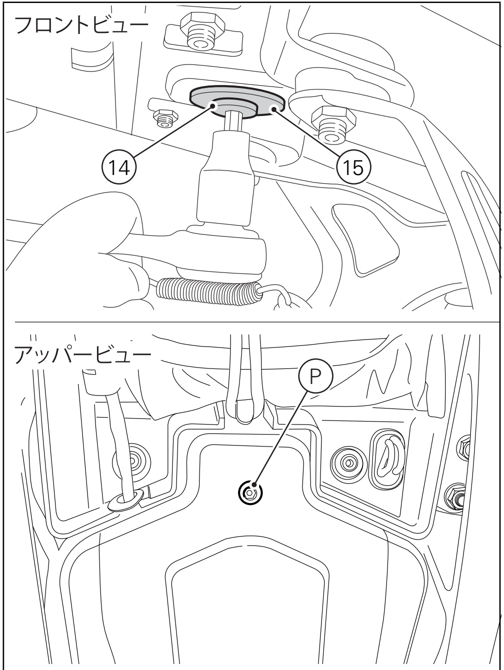


図 94

エア抜き/ドレーンホース（10）を車両上に配置し、カバー(8)を取り付けて固定します。ネジ(9) 2個（うち、長い方のネジを下の穴に）を取り付け、 10 Nm のトルクで締め付けます。

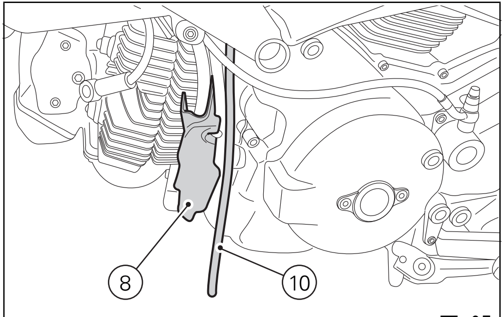


図 95

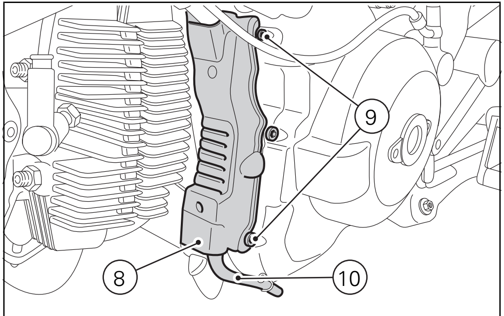


図 96

フロントタンクカバー (3) に4つのブッシュ (C)(径の大きい側を上に向けて) とスペーサー(D)が取り付けられ ていることを確認してください。

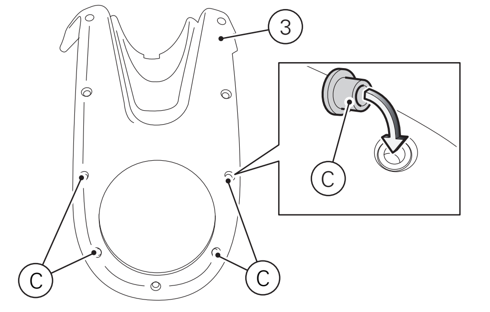


図 97

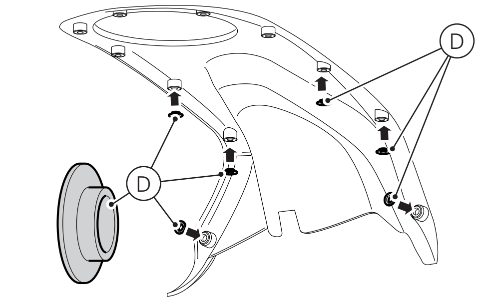


図 98

フロントタンクカバー（3）をタンクに取り付けます。右側タンクカバー(6)内の穴に、スペーサー(23)を取り付けます。

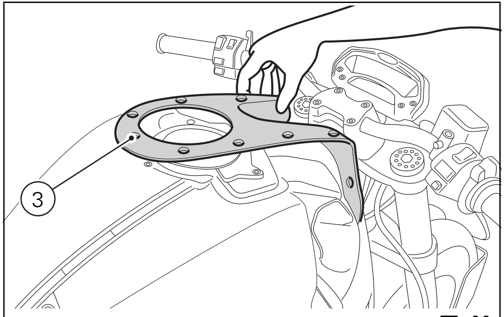


図 99

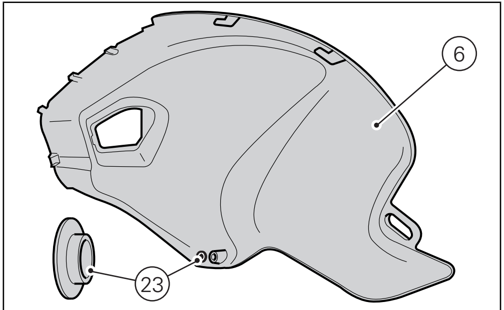


図 100

右側タンクカバー (6) をリアカバーにあるスロット (B) のタブ (A) に挿入して取り付けます。

参考
ウィング(0) をフロントタンクカバー(3)の下に差し込みます。

左側タンクカバーについても同じ作業を行います。
ネジ(1) および(2) をフロントタンクカバー(3) に取り付けます。このとき、前側のネジ(1)から作業を始めてください。

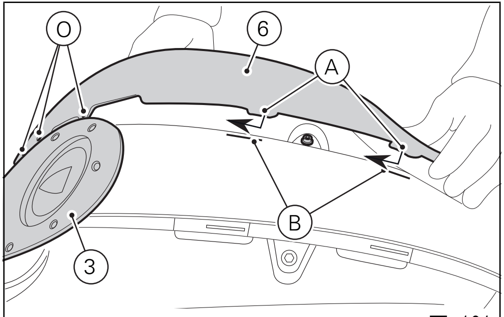


図 101

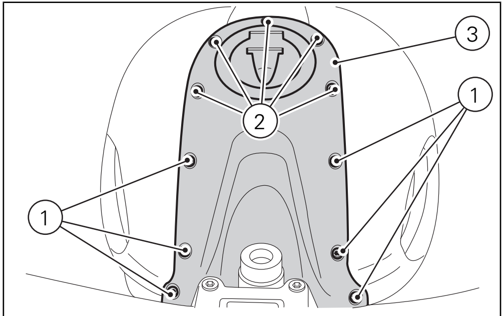


図 102

右側タンク(6) と左側タンクの固定ネジ(4)と(5) を取り付けます。 固定ネジ(4)については、ワッシャー(7)を使用します。
ネジ(1) と(2) を2 Nm ±10%のトルクで締め付けます。この作業はキャップの周りのネジ(2) から始めてください。
ネジ(4) と(5) を2 Nm ±10%のトルクで締め付けます。
シートを取り付けます ページ 83。

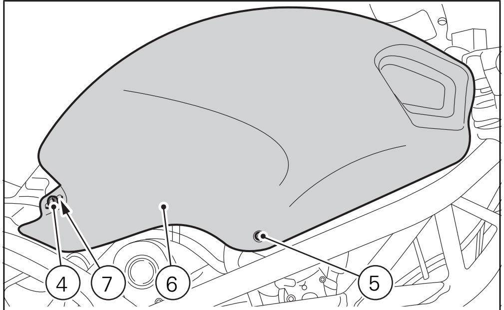


図 103

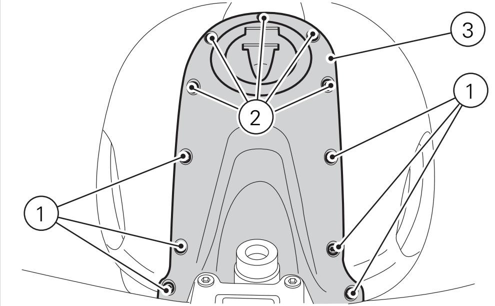


図 104

トランスミッションチェーン張力の点検

重要
チェーン張力の調整はDucatiオフィシャルディーラーまたはサービスセンターに依頼してください。

リアホイールをゆっくり移動させて、チェーンを最も張った状態にします。車両はサイドスタンドを立てた状態で、下側チェーンの中央部でチェーンを指で押して下げてからチェーンを放し、チェーンピンの中央部とスイングアームのアルミ部分との距離を測ります。測定値が 46～48 mm でなければなりません。

重要
トランスミッションチェーンが張りすぎている、又は緩すぎる場合は、測定値が規定値になるよう調整します。

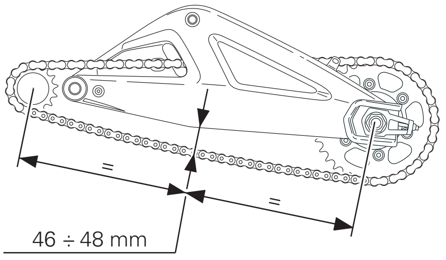


図 105

警告

安全な走行状態を保つにはスイングアームのスクリュー（1）の正しい締め方がとても重要です。

重要

不適切なチェーンの張りは、トランスミッション部品の磨耗を促進させせます。

スイングアームの左右で、位置合わせの目盛りが一致していることを確認します。 これによりホイールが完全にそろいます。ホイールシャフトナット(1)のスレッドにSHELL Retinax HDX2 を塗布し、145 Nmのトルクで締め付けます。アジャスターのスクリュー(2)のスレッドにSHELL Alvania R3を塗布し、10 Nmのトルクで締め付けます。

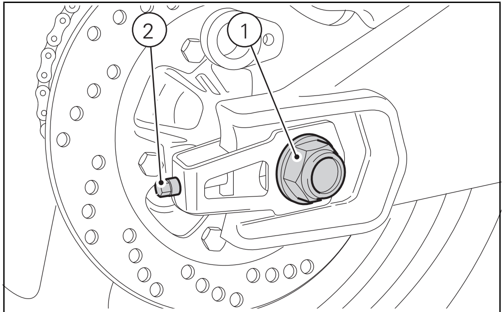


図 106

チェーンの潤滑

この車両には、泥などの侵入を防ぎ、潤滑をより保つOリングの付いたチェーンが装備されています。
チェーンを洗浄する場合には、シールの損傷を防ぐため、専用の溶剤を使用し、スチームウォッシャーなどの圧力のかかった水で洗浄しないでください。
コンプレッションエアーまたは吸収材でチェーンを乾燥させたら、SHELL Advance ChainまたはAdvance Teflon Chainで潤滑します。

⚠ 重要

規定オイル以外を塗布すると、チェーン、フロント / リアスプロケットに損傷を与える可能性があります。

電球の交換

切れた電球を交換する前に、新しい電球が“エレクトリカルシステム” ページ 132 の章に記載されている電圧及び電力と同じであることを確認してください。

重要

ライトバルブの交換が必要な場合は、ディーラーまたはDucatiサービスセンターにご連絡下さい。

スクリュー(1)を外し、ソケット(2)とターンインジケーターのホルダーを別々にします。
電球はバイヨネットベースタイプなので、取り外すには押しながら反時計回りに回します。新しい電球は、押しながら時計回りにカチッという音がするまで回して取り付けます。バルブカバーを取り付けます。このとき、突起部をマウントのスリットに挿入してください。スクリュー(1)を締めます。

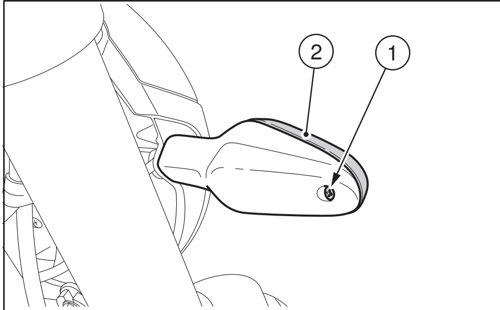


図 107

ヘッドランプの光軸調整

ヘッドランプの光軸をチェックするには、適切な空気圧のタイヤの車両にまたがり、車体を垂直に保ち、縦軸に対して正しい角度を保持します。車両は壁またはスクリーンから10mの距離に配置します。壁にヘッドランプの中心と同じ高さで水平に線を引き、また車体の縦軸に一致する垂直線も引きます。この作業はできれば薄暗い場所で行って下さい。ロービームを点灯します：光の照射範囲の高さ（暗い範囲と照射範囲との境界の上限）が、地上からヘッドランプの中心までの高さの9/10以下でなければなりません。

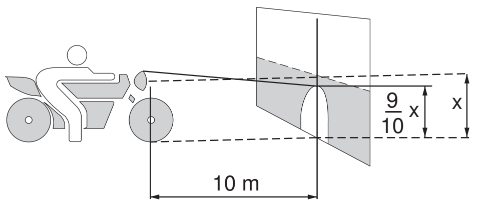


図 108

参考

この方法は、光軸の高さに関するイタリアの規則に準拠したものです。イタリア以外の国で使用する場合は、それぞれの国で法律に従い調整してください。

ヘッドランプの垂直方向の光軸調整を行うにはネジ(1)を、水平方向の光軸調整を行うにはネジ(2)を回します。

警告

雨天時または洗車後に車両を使用する際、ランプレンズが曇っている場合があります。レンズ内の結露はランプを点灯すると短時間で消えます。

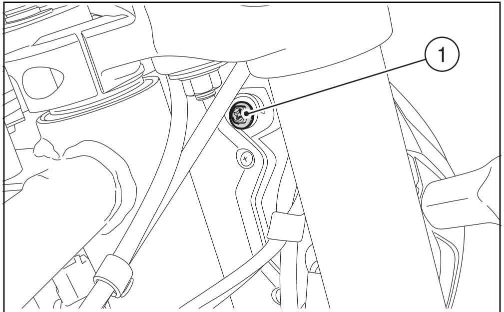


図 109

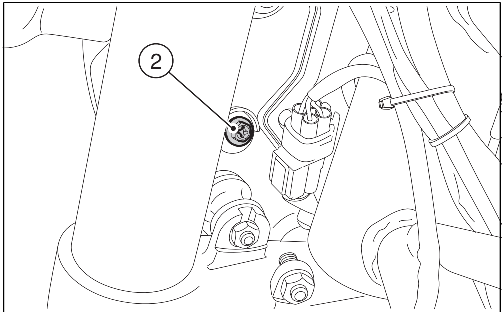


図 110

タイヤ

フロントタイヤ空気圧：
2.25bar～2.29 kg/cm^2
リアタイヤ空気圧：
2.50bar～2.55 kg/cm^2

タイヤの空気圧は外気温や高度によっても変化しますので、標高の高い場所や気温差のある場所を走行する場合は、毎回点検と調整を行って下さい。

重要

タイヤの空気圧はタイヤ冷間時に測定しなければなりません。フロントリムがダメージを受けないように、悪路を走行する時はタイヤの空気圧を0.2 ～ 0.3bar上げて下さい。

タイヤの修理、交換

タイヤに穴が開いた場合、チューブレスタイヤは空気の減り方が遅いため、気付くまでに時間がかかることがあります。タイヤの空気圧が下がってきた場合は、パンクの可能性をチェックします。

警告

パンクしたタイヤは交換して下さい。交換する際は、標準装備タイヤと同じメーカー、タイプを指定してください。走行中のエア漏れを防ぐため、タイヤのバルブキャップがしっかり締まっていることを確認します。チューブタイプのタイヤは絶対に使用しないで下さい。突然タイヤが破裂し、ライダー、パッセンジャーの安全に大きな危険を及ぼします。

タイヤ交換の後には、必ずホイールバランスの点検を行って下さい。

警告

ホイールのバランスウェイトを外したり、移動させたりしないで下さい。

参考

タイヤの交換が必要な場合は、ホイールを正しく着脱することが大切ですので、Ducatiオフィシャルディーラーまたはサービスセンターにご依頼下さい。センサー、フォニックホイールなどABSシステムのパーツがホイールに装着されており、特別の調整が必要になります。

タイヤ摩耗の限度
タイヤのトレッド面が一番磨耗している箇所（S）の溝の深さを測定します：溝の深さは2 mm以下、または道交法の規定値以下であってはなりません。

重要

タイヤを定期的に点検します。特に側面に傷やヒビがないか、突起、広範囲のシミ、内部の損傷を表すような箇所がないかを注意深く目視点検して下さい。損傷が著しい場合はタイヤを交換して下さい。トレッドに入り込んだ石や異物は取り除いて下さい。

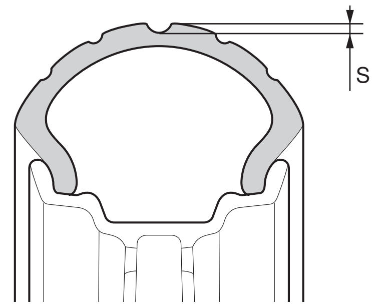


図 111

エンジンオイルレベル点検

エンジンオイルの量は、クラッチカバーにある点検窓 (1) から見ることができます。
レベルチェックは車体を垂直に配置し、エンジン冷間時に行ってください。
オイル液面は、点検窓の横に指示された目盛間になければなりません。オイル量が不足している場合は、エンジンオイルSHELL Advance 4T Ultraを補充してください。
注入口キャップ (2) を外し、指定のオイルを所定のレベルまで補充してください。
注入口キャップ (2) を取り付けます。

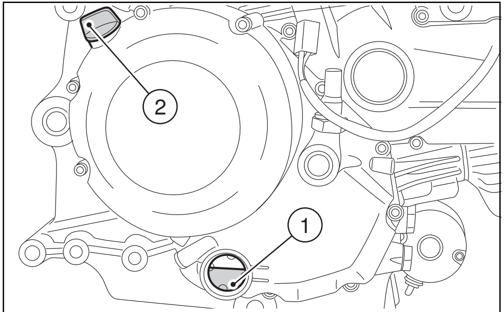


図 112

重要

保証書に記載されている定期点検表に従い、エンジンオイルとフィルターの交換は、Ducatiディーラーまたはサービスセンターにご依頼下さい。

粘度
SAE 15W-50
モーターサイクルを使用する地域の平均気温に応じて、温度が記載範囲内であれば、表に示されている他の粘度のオイルも使用できます。

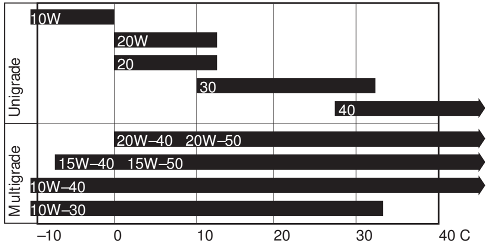


図 113

スパークプラグの清掃と交換

スパークプラグはエンジンの重要な部品ですので、定期的な点検が必要です。

スパークプラグを交換する場合は、必ずディーラーまたはDucatiサービスセンターへご依頼ください。

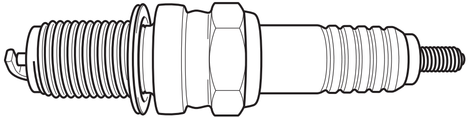


図 114

車両の清掃

塗装部分とメタリック部分の本来の艶を長期間保つため、走行する道路の状態に合わせて、車両を定期的に清掃、洗車しなければなりません。車両に損傷を与えないように、強力な洗剤や溶剤を使用せず、専用の洗剤と水を使って洗車します。
プレキシグラス部分やシートのお手入れには、水と中性洗剤をお使いください。定期的にアルミニウム製部品を手作業で清掃してください。研磨剤や水酸化ナトリウムが含まれていないアルミニウム専用洗剤を使用してください。

参考

研磨剤付きスポンジやスチールウールは使用せず、柔らかい布のみを使用してください。

十分なメンテナンスが行われていない車両は保証の対象になりません。

重要

走行後のボディがまだ暖かい間は、水染み等を防ぐためすぐには洗車をしないで下さい。
高温や、ウォッシャー等の圧力のかかった水で洗浄しないで下さい。
ウォッシャー等の使用は、フォークやホイールベアリング、電装部分、ランプ内部の結露(くもり)、フォークシール、エアー吸入口、エキゾーストサイレンサーの磨耗や変形をもたらし、車両の安全を損ねるおそれがあります。
エンジンにひどく汚れた部分や油脂汚れなどがある時は、油取り用洗剤を使って、トランスミッション系統(チェーン、ギア、リム等)に洗剤がかからない様に洗浄します。

水道水で良くすすぎ、車体全表面部をセーム革で拭きます。

警告

洗車後は、ブレーキ能力が落ちることがあります。ブレーキディスクには絶対に、グリースやその他のいかなるオイルを付けないで下さい。ブレーキ能力が失われます。ディスクは非油脂性の溶剤で清掃してください。

警告

洗浄、雨、結露などにより、ヘッドランプレンズにくもりが生じることがあります。レンズ内の結露はランプを点灯すると短時間で消えます。

ABSシステムが効率よく作動するように、フォニックホイールを入念に清掃してください。ホイールやセンサーをいためますので、強い洗剤、溶剤の使用は避けてください。

長期間の保管

車両を長期間使用しない場合は、保管する前に以下の作業を行うようお薦めします：

- 車両を清掃します。
- 燃料タンクを空にします。
- スパークプラグの穴からシリンダーの中に数滴のエンジンオイルを注入し、エンジンを手で数回転させてシリンダー内壁に保護膜を形成させます。
- サービススタンドで車両を支えます。
- ケーブルを外し、バッテリーを取り外します。

1ヶ月以上車両を使用しなかった場合には、バッテリーを点検し、必要に応じて充電を行ってください。
結露を防止し塗装を保護するため、車体はカバーで覆います。車体カバーはDucatiパフォーマンスにて取り扱っています。

重要注意事項

国によっては(フランス、ドイツ、イギリス、スイス等)排気ガス、騒音規制の基準を設けている場合があります。
法規に義務付けられた定期点検を行う他、規制に適さない部品がある場合は、適合するDucatiオリジナルパーツと取り替えて下さい。

メンテナンス

メンテナンスプログラム：ディーラーで行うメンテナンス

メンテナンス項目/作業内容 (km/マイル毎、または経過時間*)						
Km x1000	1	12	23	36	48	60
マイルx1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
月	6	12	24	36	48	60
エンジンオイル交換	●	●	●	●	●	●
エンジンオイルフィルター交換	●	●	●	●	●	●
エンジンオイルインテークフィルター清掃				●		
エンジンオイル圧の点検			●		●	
バルブクリアランスの点検と調整（1）		●	●	●	●	●
タイミングベルトテンションの点検（1）		●		●		●
タイミングベルトの交換			●		●	
スパークプラグの点検と清掃 必要な場合は交換			●		●	
エアフィルターの点検および清掃（1）		●		●		●
エアフィルターの交換			●		●	
スロットルボディの同期とアイドリングの点検（1）		●	●	●	●	●
ブレーキ / クラッチフルードレベルの点検	●	●	●	●	●	●
ブレーキ / クラッチフルードの交換				●		

メンテナンス項目/作業内容 (km/マイル毎、または経過時間*) Km x1000	1	12	23	36	48	60
マイルx1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
月	6	12	24	36	48	60
ブレーキ/クラッチコントロールの点検、調整		●	●	●	●	●
スロットル/チョークの点検と潤滑		●	●	●	●	●
タイヤ圧、磨耗点検	●	●	●	●	●	●
ブレーキパッドの点検 必要な場合は交換	●	●	●	●	●	●
ステアリングヘッドベアリングの点検			●		●	
チェーン張力、アライメント点検と潤滑	●	●	●	●	●	●
クラッチプレートの点検 必要であればは交換 (1)		●	●	●	●	●
リアホイールのフレキシブルジョイント点検			●		●	
ホイールハブベアリングの点検			●		●	
ランプ、インジケーターの点検		●	●	●	●	●
エンジン～フレーム固定スクリュー、ナット締め付け点検		●	●	●	●	●
サイドスタンドの点検		●	●	●	●	●
フロントホイールのナット締め付け点検		●	●	●	●	●
リアホイールのナット締め付け点検		●	●	●	●	●
アウターフューエルホースの点検		●	●	●	●	●

メンテナンス項目/作業内容 (km/マイル毎、または経過時間*) Km x1000	1	12	23	36	48	60
マイルx1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
月	6	12	24	36	48	60
フロントフォークオイルの交換				●		
フロントフォーク/リアショックアブソーバーオイル漏れ点検		●	●	●	●	●
フロントスプロケット固定具の点検		●	●	●	●	●
潤滑、グリースの塗布全般		●	●	●	●	●
バッテリーの点検と充電		●	●	●	●	●
道路上の試運転	●	●	●	●	●	●
車両の清掃		●	●	●	●	●

* 走行距離(km)または経過月数のうち、どちらか最初の期限に達したときに作業を実施して下さい。

(1) 走行距離(km)の期限が来た場合に作業を実施して下さい。

メンテナンスプログラム：お客様が行うメンテナンス

メンテナンス項目/作業内容(km/マイル毎、もしくは経過時間 *)		
	Km x1000	1
	マイルx1000	0,6
	月	6
エンジンオイルレベル点検		●
ブレーキ / クラッチフルードレベルの点検		●
タイヤ圧、磨耗点検		●
チェーン張力の点検と潤滑		●
ブレーキパッドの点検 必要であれば、ディーラーにて交換して下さい。		●

* 走行距離(km)または経過月数のうち、どちらか最初の期限に達したときに作業を実施して下さい。

テクニカルデータ

重量

重量(燃料およびバッテリー抜き)
163 kg.
重量 (燃料込み): 390 kg

警告

重量制限を遵守しない場合、操縦性と性能の低下を招き、車両のコントロールを失う原因となります。

全体寸法(mm)

696 ABS

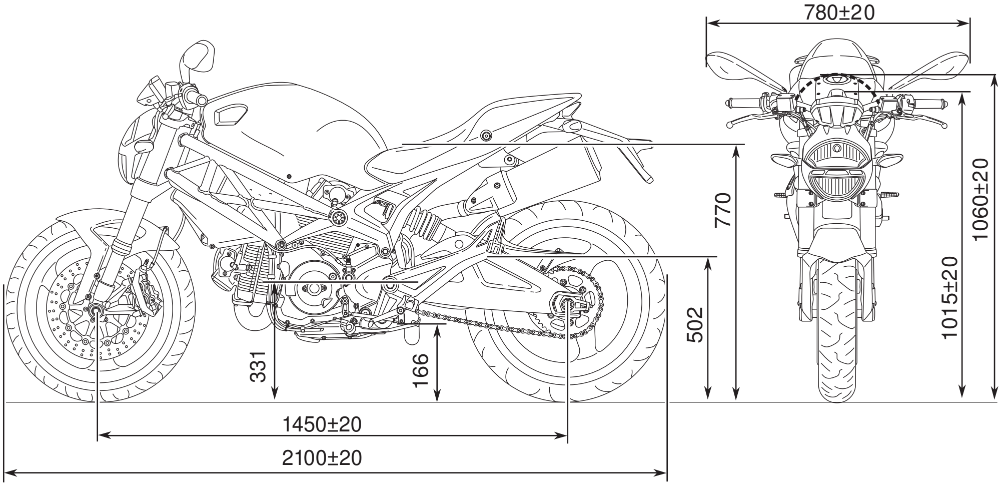


図 115

補給	タイプ	DM³（リットル）
燃料タンク、リザーブ3.5リットルを含む	オクタン価95以上の無鉛ガソリン。	13.5
エンジンオイルパンおよびフィルター	SHELL - Advance 4T Ultra	3.7
フロント/リアブレーキシステム、クラッチ	SHELL Advance Brake DOT 4	-
電極保護液	SHELL Advance Contact Cleaner	-
フロントフォーク	SHELL Advance Fork 7.5 または Donax TA	474 cm^3（右レッグ） 349 mm^3（左レッグ）

重要

燃料、潤滑液等には絶対に添加剤を加えないで下さい。この燃料を使用すると、車両のエンジン及び部品に重大な損傷をきたす恐れがあります。

警告

この車両にはエタノール含量が10%以下の燃料（E10）のみ使用することができます。
エタノール含量が 10% 以上のガソリンを使用することは禁止されています。この燃料を使用すると車両のエンジン及び部品に重大な損傷をきたす恐れがあります。エタノール含量が10%以上のガソリンを使用すると保証の対象外になります。

エンジン
90° L型、2気筒4ストローク
ボア mm：88
ストローク mm：57.2
総排気量, cm^3：696
コンプレッション比：10.7 ± 0.5:1
クランクシャフト最大出力 (95/1/EC)：
58.8 kW/80馬力/9,000rpm
クランクシャフトトルク最大回転数(95/1/EC)：
69 Nm - 7 Kgm / 7,750 rpm

タイミングシステム
デスモドロミックシステム：シリンダーごとに2本のバルブを、4本のロッカーアーム (オープニングロッカーアーム2本、クロージングロッカーアーム2本)、オーバーヘッドカムシャフトが制御します。スパーギア、ベルトローラー/ コグドベルトで駆動されるクランクシャフトによって制御。
デスモドロミックタイミングシステム

1) オープニング(アッパー)ロッカーアーム
2) オープニングロッカーシム
3) スプリットリング
4) クロージング(もしくはロア) ロッカーアームシム
5) ロッカーアームリターンスプリング

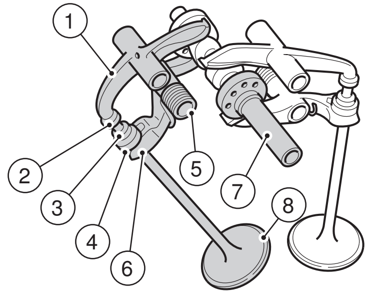


図 116

6) クロージング(もしくはロア) ロッカーアーム
7) カムシャフト
8) バルブ。

性能データ
各ギアにおける最高速度は、決められた慣らし期間を正しく行い、適切な定期点検整備を受けた場合にのみ出すことができるようになります。

重要
これは保証の必須条件で、この条件が守られなかった結果としてのエンジンの損傷や寿命の短縮について、Ducatiモーターホールディング社はいかなる責任を負うものではありません。

スパークプラグ
メーカー：NGK
タイプ：DCPR8E

燃料供給
SIEMENS製間接電子式インジェクションシステム
スロットルボディ径：45 mm
インジェクター(各シリンダー)：1
インジェクター口径：8
ガソリン燃料：95-98 RON

警告
この車両にはエタノール含量が10%以下の燃料(E10)のみ使用することができます。
エタノール含量が 10% 以上のガソリンを使用することは禁止されています。この燃料を使用すると車両のエンジン及び部品に重大な損傷をきたす恐れがあります。エタノール含量が10%以上のガソリンを使用すると保証の対象外になります。

ブレーキ

各ブレーキのアンチブロックシステムは、両タイヤに搭載されたホール効果センサーで制御されます。ABS解除が可能。

フロント
タイプ：穴付きディスク、スチール製
ディスク2枚
ディスク径：320 mm。
右側ハンドルレバーによる油圧コントロール。
シリンダー径違いピストン式ブレーキキャリパー
メーカーおよびタイプ：BREMBO P4.32 K 4ピストン
摩擦材：FERIT I/D 450 FF.
ポンプタイプ：PS 16/22。

リアサスペンション
タイプ：穴付き固定ディスク、スチール製
ディスク径：245 mm。
車体右側ペダルによる油圧コントロール。
ブレーキキャリパー：シリンダーØ 34 mm
メーカーおよびタイプ：P 34 C
摩擦材: SBS S40 GF + メタルシート。
ポンプタイプ：PS 11。

警告

ブレーキフルードは腐食性です。
誤って目や皮膚に付いた場合は、大量の流水で洗浄して下さい。

トランスミッション

湿式クラッチ/左側ハンドルバーレバーによる操作。
エンジンとギアボックスメインシャフト間の駆動伝達
エンジンスプロケット/クラッチスプロケット比：33/61
6速コンスタントギア、車体左側ペダルによる操作。

ギアスプロケット/リアスプロケット比：15/39
変速比：

1 速　13/32
2 速　18/30
3 速　21/28
4 速　23/26
5 速　22/22
6 速　26/24

トランスミッションチェーン：
メーカー：DID
タイプ：620 V6
サイズ：5/8”　x 1/4”
リンク数：107+ 1オープン

重要
上記のギア比は認可時の値ですので、いかなることがあっても変更してはいけません。

警告
リアスプロケットの交換作業は、Ducatiディーラーまたはサービスセンターにお問い合わせ下さい。この部分の誤った交換作業はライダーの安全に深刻な危険をもたらし、車両に重大な損傷を与える原因となります。

フレーム

クロームモリブデン鋼トレリスチューブ、リアフレームはアルミキャスト。
ステアリングアングル（片側）: 32°
ステアリングヘッドアングル : 24°
トレール mm : 87

ホイール

3スポーク軽合金リム

フロント
サイズ : MT3.50x17”

リアサスペンション
サイズ : MT4.50x17”

両ホイールともシャフト取り外し可。

タイヤ

フロント
チューブレスラジアルタイヤ
サイズ : 120/60-ZR17

リアサスペンション
チューブレスラジアルタイヤ
サイズ : 160/60-ZR17

サスペンション

フロント
油圧倒立フォーク
スタンションチューブ径 : 43 mm
フォークレッグストローク : 120 mm

リアサスペンション
プログレッシブタイプのモノショックアブソーバー。スプリングのリバウンドおよびプリロードの調節が可能。
ショックアブソーバーストローク : 59.5 mm。
リアホイールトラベル : 148 mm

エキゾーストシステム

触媒システム搭載

カラーバリエーション

Ducatiアニバーサリーレッド、部品番号：473.101 (PAL)
クリアー、部品番号：228.880 (PPG)
レッドフレーム、ブラックホイール。

ダークステルス、部品番号：54M22704 (AKZO)
クリアー、部品番号：54K23020 (AKZO)
マットブラックフレーム、ブラックリム

ストーンホワイトビアンコトリコローレ、部品番号：929.D398 (PALINAL)
クリアー、部品番号：55K23020 (AKZO)
マットブラックフレーム、ブラックリム

エレクトリカルシステム

主要構成部品は以下の通りです：
ヘッドランプ：
ロービーム：H7 (12 V-55 W)
ハイビーム：H1 (12 V-55 W)
ポジションランプ：LED (13.5V-3.2W/0.1W)
ハンドルバースイッチ
ターンインジケーター:
電球タイプ：12 V-10 W
警告ホーン。
ストップランプスイッチ。
バッテリー、12V-10Ah
ジェネレーター、12V-480W
電子式レギュレーター、コントロールユニットの左側にある30 Aヒューズで保護(10, 図 118)。
スターターモーター、12V-0.7kW
バックライトおよびストップライト：LED
ナンバープレートランプ
電球タイプ：C5W (12V-5W)

参考

電球を交換する場合は、“電球の交換”の章を参照してください。

ヒューズ
電装系を保護するためにヒューズボックスには8つのヒューズが装備されています。6つのヒューズのみ接続されており、あとの2つは予備です。
用途およびアンペア値については表を参照してください。

ヒューズボックス凡例

配置	内容	数値
1	キー ON	10 A
2	パーキングライト、ハイビームライト、ロービームライト	15 A
3	内容	15 A
4	インストルメントパネル	5 A
5	インジェクション	20 A
6	ECU	5 A
7	スペア	20 A
8	スペア	15 A

メインヒューズボックス（9）は右側に取り付けられています。
プロテクションカバー(A)を取り外すことでヒューズの交換が可能になります。
ヒューズボックスのほかに、ヒューズ調節器の近くに2つのABSヒューズ（11)があります。

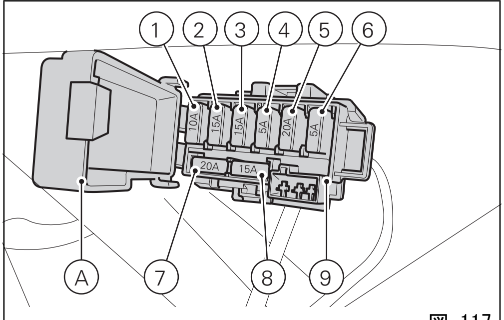


図 117

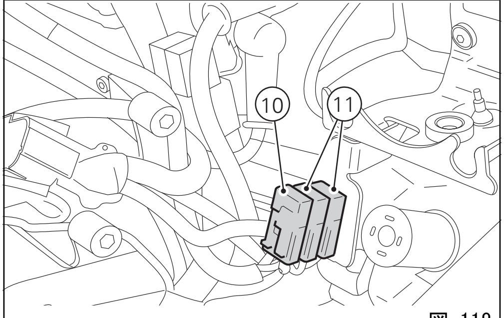


図 118

切れたヒューズは、インナーフィラメント（12）が溶断しているので確認できます。

重要

回路のショートを防止するために、ヒューズ交換の前には、イグニッションキーをOFFにして下さい。

警告

表示されている規定以外のヒューズは決して使用しないで下さい。この規則を順守しない場合、エレクトリカルシステムに損傷を招き、火災の原因となることがあります。

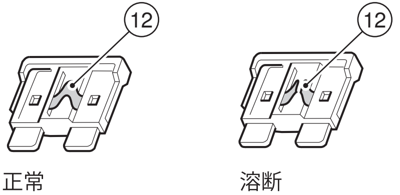


図 119

インジェクション/エレクトリカルシステム配線図凡例 696 ABS

1) 右側スイッチ
2) キースイッチ
3) ホリゾンタルシリンダースパークプラグ
4) バーチカルシリンダースパークプラグ
5) スターターモーター
6) スターターコンタクター
7) バッテリー
8) メインヒューズ
9) レギュレーター
10) ジェネレーター
11) 右リアターンインジケーター
12) テールライト
13) ナンバープレートランプ
14) 左リアターンインジケーター
15) 燃料タンク
16) 水平エキゾースト O2センサー
17) インジェクションリレー
18) 自己診断/DDA
19) ホリゾンタルシリンダーコイル
20) バーチカルシリンダーコイル
21) ヘッドランプ
22) MAPセンサー
23) 水平シリンダーインジェクター
24) 垂直シリンダーインジェクター
25) スロットルポジションセンサー
26) エンジン回転/作動センサー
27) シリンダー温度センサー
28) スピードセンサー
29) サイドスタンド
30) 警告ホーン
31) ニュートラルスイッチ
32) オイルプレッシャースイッチ
33) リアストップスイッチ
34) ECU
35) ヒューズ
36) クラッチスイッチ
37) フロントストップスイッチ
38) 左側スイッチ
39) トランスポンダーアンテナ
40) 気温センサー
41) 垂直エキゾースト O2センサー
42) インストルメントパネル
43) ランプリレー
44) 左フロントターンインジケーター
45) 右フロントターンインジケーター
46) フロントスピードセンサー
47) ABS ECU
48) ABSヒューズ

ワイヤーカラーの略号
B 青
W 白
V 紫
Bk 黒
Y 黄
R 赤
Lb ライトブルー
Gr グレー
G 緑
Bn 茶
O オレンジ
P ピンク

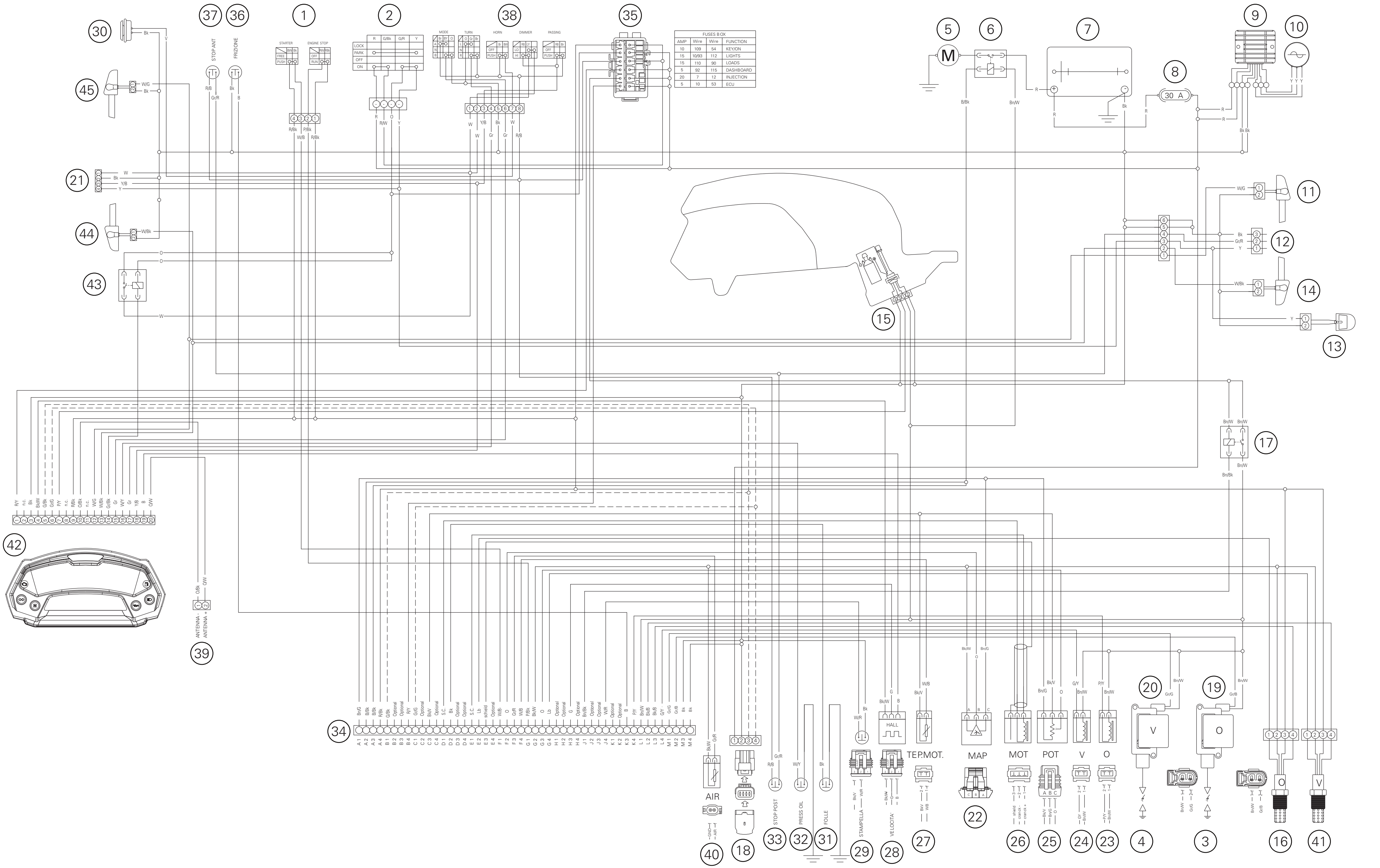
参考
配線図はマニュアルの最後部にあります。

定期点検メモ

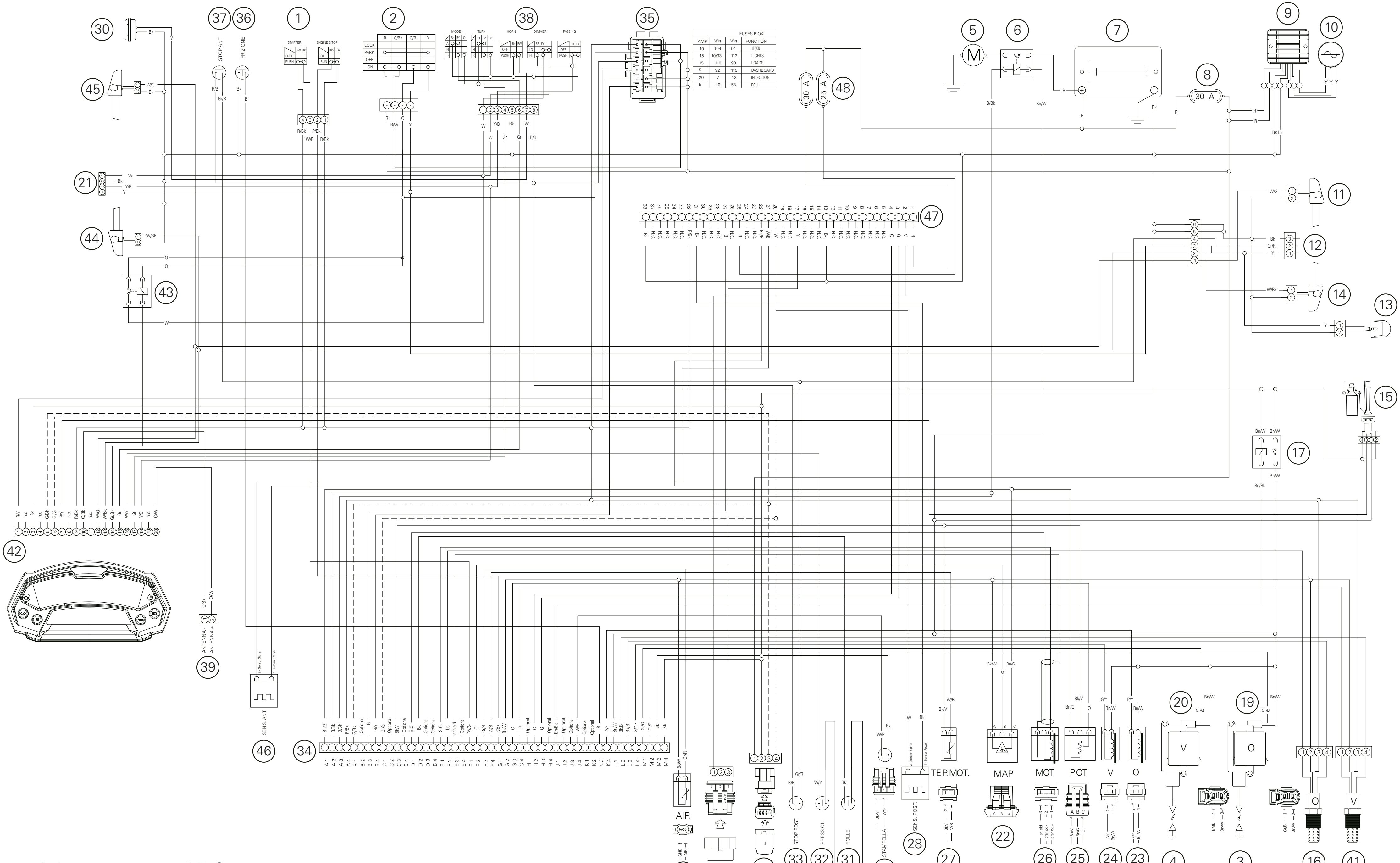
定期点検メモ

KM	DUCATI サービスセンター名	走行距離	実施日
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			

Stampato 07/2013 Cod. 913.7.236.1B


FUSES BOX
AMP | Wire | Wire | FUNCTION
10 | 109 | 54 | KEY/ON
15 | 10/93 | 112 | LIGHTS
15 | 110 | 90 | LOADS
5 | 92 | 115 | DASHBOARD
20 | 7 | 12 | INJECTION
5 | 10 | 53 | ECU
STOP ANT
FRIZIONE
STARTER
ENGINE STOP
LOCK
PARK
OFF
ON
MODE
TURN
HORN
DIMMER
PASSING
M
30 A
ANTENNA -
ANTENNA +
AIR
STOP POST
PRESS OIL
FOLLE
STAMPELLA
VELOCITA'
HALL
TEP.MOT.
MAP
MOT
POT
V
O

Monster 696



Monster 696 ABS

cod. 913.7.236.1B

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

A Sole Shareholder Company
An Audi Group Company